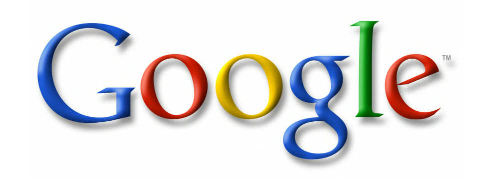




6—

Cherkasskii, kniaz, leitenant

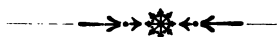
Курсъ Морской Практики

для

Учениковъ Строевыхъ Квартермейстеровъ.

Составилъ

ЛЕЙТЕНАНТЪ КНЯЗЬ ЧЕРКАССКІЙ.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-литографія А. Ө. ВИНЕКЕ, Екатерингофскій пр., 15.

1908.

Печатано съ разрѣшенія Начальника Балтійскаго отряда Контръ-Адмирала Эбергардъ.

Типо-Литографія А. Э. Винеке, Екатерингофскій просп., 15.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Выпускаемый курсъ Морской Практики для учениковъ строевыхъ квартермейстеровъ составленъ по расширенной программѣ ихъ обученія, выработанной на Гардемаринскомъ Отрядѣ въ плаваніи 1906—7 гг.

При составленіи курса я пользовался слѣдующими источниками:

В. Петрушевскій. Курсъ Морского Дѣла 1905 г.

В. Петрушевскій и А. де-Шей. Судовая Практика 1908 г.

Е. Березинъ. Морская Практика. 1880 г.

Alston's. Seamanship. 1902.

A. Knight. Modern Seamanship. 1905.

W. Henderson. Seamanship. 1907.

B. Thesiger. Queries in Seamanship. 1906.

T. Walker. Seamanship examination questions. 1898.

F. Bedford. The sailor's ready-referencs book. 1890.

C. Bushell. The rigger's guide. 1906.

Шершовъ. Устройство и теорія корабля 1906.

Manuel du Manoeuvrier. т. I—III 1905.

Статьи Морского сборника за нѣсколько лѣтъ и нѣкоторыя другія.

Глава о такелажныхъ работахъ, за небольшими измѣненіями и исправленіями взята изъ сочиненія и записокъ по морской практикѣ В. Вахтина.

Въ виду составленія труда втеченіе плаваній и въ короткое время, онъ вѣроятно будетъ грѣшить пробѣлами, за указаніе которыхъ буду очень благодаренъ.

Лейтенантъ *Князь Черкасскій.*

Линейный Корабль „Слава".
1908 г.

СОДЕРЖАНІЕ.

Отдѣлъ I.

Тросы, гаки, блоки, гордени, тали и работы съ ними.

Отдѣлъ II.

Якоря и канаты и работы съ ними.

Отдѣлъ III.

О шлюпкахъ и объ управленіи ими.

Отдѣлъ IV.

Устройство карабля.

Отдѣлъ V.

Судовыя росписанія и внутренняя жизнь на кораблѣ.

ОТДѢЛЪ I.

Тросы, гаки, блоки, гордени, тали и работы съ ними.

1. Что такое тросъ и какіе тросы бываютъ.

Всѣ веревки, употребляемыя на флотѣ, называются **тросами**.

Тросы, въ зависимости отъ матеріала, изъ котораго они сдѣланы, бываютъ:

Пеньковые — изъ волоконъ конопли, называемыхъ пенькою.

Травяные—изъ волоконъ травъ и растеній, растущихъ въ жаркихъ странахъ.

Проволочные — изъ желѣзной или стальной проволоки. *)

2. Какъ выдѣлывается пеньковый тросъ.

Для выдѣлки пеньковаго троса берутъ коноплю, вымачиваютъ ее и затѣмъ сушатъ.

Когда конопля высохнетъ, ее мнутъ, трепятъ, вычесываютъ особыми гребнями древесину и получаютъ **пеньку**.

Чѣмъ больше вычесана пенька, тѣмъ она лучше и тѣмъ крѣпче получается изъ нея тросъ.

---

*) Раньше еще употреблялись тросы кожанные, спущенные изъ тонкихъ сыромятныхъ ремешковъ.

Изъ полученной такимъ образомъ пеньки прядутъ вручную, слѣва вверхъ на право, **каболки**, и ихъ наматываютъ на вьюшки.

Если тросъ надо получить смоленый, то каболки смолятъ въ горячей смолѣ.

Затѣмъ, взявъ нужное число вьюшекъ съ каболками, ставятъ ихъ въ особую машину и спускаютъ (вьютъ) справа вверхъ на лѣво **пряди**.

Фиг. 1.



Чтобы получить тросъ, берутъ три или четыре пряди и ихъ спускаютъ такимъ же образомъ, но только слѣва на право (по солнцу).

Если тросъ спускаютъ изъ четырехъ прядей, то внутри его имѣется пятая, слабо свитая прядь—**сердечникъ**, вокругъ котораго и спускаются пряди.

Сердечникъ служитъ для ровности спуска троса и для заполненія пустоты между прядями, въ которой могла бы легко скапливаться сырость.

Спущенный такимъ образомъ тросъ и называется тросомъ **прямого спуска** и **тросовой работы** (тросоваго спуска).

Чтобы получить болѣе толстый тросъ, берутъ большее число каболокъ для спуска прядей.

Иногда тросъ спускаютъ не изъ прядей, а изъ готовыхъ тонкихъ тросовъ тросовой работы. Тогда эти тросы

называются **стрендями** и спускаются справа на лѣво (противъ солнца).

Тросы, спущенные изъ стрендей, называются **тросами кабельной работы** (кабельнаго спуска). (Фиг. 1.)

Иногда каболки, пряди и самъ тросъ спускаютъ въ обратную сторону, начиная вить каболки справа на лѣво, такой тросъ называется тросомъ **обратнаго спуска** и употребляется рѣдко. *)

Кромѣ того на флотѣ употребляются тросы **плетеные**, состоящіе изъ одной слабо свитой пряди, оплетенной оплеткой.

Плетеные тросы мало тянутся и скручиваются и употребляются на сигнальные фалы.

Изъ вычески, называемой **бородкой**, спускаютъ тросы, называемые **бородочными**, которые имѣютъ очень небольшую крѣпость.

Тросы, спущенные полого — называются **ликтросами**.

3. Какъ мѣрются тросы по длинѣ и толщинѣ.

Всѣ тросы мѣрются по длинѣ **саженями** шестифутовой мѣры.

Толщина тросовъ мѣрится по окружности въ **дюймахъ**, для чего надо взять нитку въ обхватъ вокругъ троса и обѣ части осторожно разрѣзать ножемъ.

Отрѣзанную часть смѣрить въ дюймахъ.

4. Какъ называются различные пеньковые тросы.

Всѣ пеньковые тросы раздѣляются:

По выдѣлкѣ — на смоленые и несмоленые или бѣлые.

По спуску — на тросы прямого и обратнаго спуска, тросовой и кабельной работы, тросы плетеные и ликтросы.

---

*) Тросъ обратнаго спуска примѣняется какъ оттяжка спасательной ракеты, чтобы она не скручивалась съ леером.

По числу прядей и стрендей—на тросы трехъ и четырехъ прядные и трехъ стрендные.

По толщинѣ—тросы менѣе одного дюйма называются **линями**, отъ 1 дюйма до 4-хъ тросы особыхъ названій не имѣютъ и называются тросъ во столько то дюймовъ. Тросы кабельной работы отъ 4 до 6 дюймовъ называются **перлинями**; отъ 6 до 13—**кабельтовыми** и отъ 13 и выше—**канатами**.

Тросы тросовой работы называются просто тросъ во столько то дюймовъ.

По качеству пеньки тросы называются обыкновенными и бородочными.

5. Какіе бываютъ лини, шкимушгаръ, ворса.

Всѣ пеньковые тросы менѣе дюйма толщины называются линями и бываютъ тросовой и кабельной работы. **)

Каболки въ линяхъ называются **нитями**.

Всѣ лини для большей крѣпости спускаются изъ особо хорошей пеньки, но кромѣ того употребляются лини спущенные изъ бородки и называются **шкимушгаромъ**.

Лини бываютъ: **въ 12 нитей, девятерикъ, шестерикъ, стеклинь, слаблинь, юзень, лаглинь, лотъ-линь, сигнальные фалы, мѣловая нитка** и друг.

Большинство линей идетъ для мелкихъ и чистыхъ такелажныхъ работъ и на обдѣлку шлюпочнаго такелажа, какъ напримѣръ: въ 12 нитей, девятерикъ, шестерикъ, стеклинь, слаблинь, юзень, и тонкій лаглинь. Остальные лини идутъ по спеціальному назначенію, какъ напримѣръ: лаглинь лотлинь, мѣловая нитка, сигнальные фалы.

Шкимушгаръ употребляется для грубыхъ работъ, не требующихъ крѣпости и красоты,—оплетка кранцевъ и т. п.

Обрубки пеньковаго троса, развитаго на каболки, называются **ворсой**.

**) Дипъ-лотлинь въ 27 нитей.

Ворса идетъ на дѣланіе матовъ, платановъ, сезней, швабръ, служитъ для прихватыванія и т. п.

Лучшая ворса получается изъ стараго пеньковаго троса, защищеннаго во время службы клетнемъ или смолою, какъ напримѣръ стоячій такелажъ, талрепа и т. п. Худшая ворса получается изъ перлиней часто намокающихъ и потому легко прѣющихъ.

Изъ каболокъ ворсы на судахъ вьютъ вручную линь, называемый **шкимушкой**.

Для ровности спуска, шкимушку протираютъ или ворсой со смолой или клетневиной.

6. Какъ хранятся и укладываются пеньковые тросы.

Пеньковые тросы выдѣлываются на заводахъ длиной 100 саженъ и укладываются въ круглые связки, называемыя **бухтами**.

Тросы, тросовой работы, кружатся въ бухты слѣва на право (по солнцу), а тросы кабельной работы въ обратную,— противъ солнца, для того, чтобы тросъ не скручивался и не образовывалъ **колышекъ**.

Лини дѣлаются длиной въ 45 саженъ, сигнальные фалы 50—70 саженъ, а шкимушгаръ и мѣловая нитка въ 25 саженъ и отпускаются съ заводовъ въ **моткахъ**.

Чтобы распустить новую бухту пеньковаго троса, ее кладутъ на ребро и, обрѣзавъ вязки, продергиваютъ внутренній конецъ сквозь бухту (фиг. 2) и распускаютъ ее такимъ образомъ, придерживая руками шлаги.

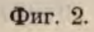
Кружить бухту слѣдуетъ всегда начиная съ коренного конца.

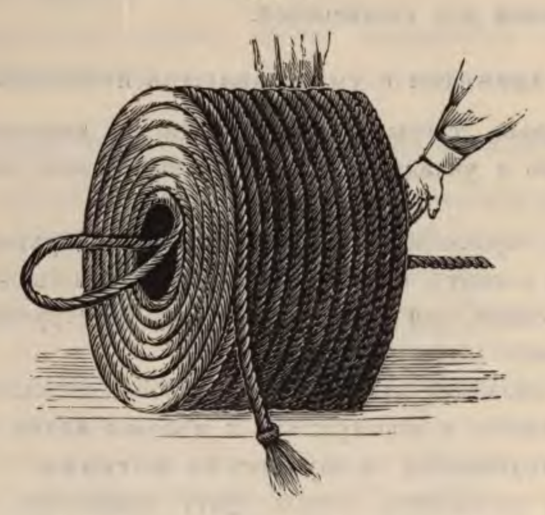
На судахъ тросы укладываются или въ обыкновенныя круглыя **якорныя бухты**, или въ длинныя плосскія— **походныя бухты**, удобныя для быстрой разноски троса или въ **марсафальныя бухты**, которыя кружатся начиная съ ходового конца и удобны тѣмъ, что снасть можетъ сама ровно и безъ колышекъ идти къ блоку, шкиву и т. п.

Якорныя бухты употребляются всегда. Походныя на походахъ для лопарей спасательной шлюпки и т. п., а марсафальныя—для марсафаловъ, бурундуковъ и т. п.

Перлиня и кабельтовы хранятся на судахъ навитыми на вьюшки въ мѣстахъ, защищенныхъ отъ дождя и удобныхъ для подачи (подъ мостиками и въ палубахъ).

Чтобы навить перлинь на вьюшку одинъ конецъ его прихватываютъ ворсой къ барабану вьюшки внизу и нави-


Фиг. 2.



ваютъ справа вверхъ на лѣво, т. е. противъ солнца. Шлаги околачиваются мушкелемъ и когда весь перлинь навьютъ, прихватываютъ конецъ его ворсой и одѣваютъ чехолъ.

Если перлинь намокъ, то его раньше просушиваютъ, разложивъ по палубѣ длинной бухтой или подвѣшиваютъ на рейкѣ, а когда высохнетъ, навиваютъ на вьюшку.

7. Разрывная и рабочая крѣпость пеньковыхъ тросовъ.

Крѣпостью тросовъ называется то усиліе (тотъ грузъ), которое тросъ можетъ выдержать въ разныхъ случаяхъ.

При работахъ съ тросами надо знать или умѣть разсчитать рабочую крѣпость или что все равно тотъ наибольшій грузъ, работая съ которымъ мы не попортимъ троса, а также разрывную крѣпость или тотъ грузъ, при которыхъ тросъ рвется.

Такимъ образомъ, если говорятъ что рабочая крѣпость 3 дюймоваго трехпряднаго смоленаго троса тросовой работы равна 30 пудамъ, то это значитъ что этимъ тросомъ можно безопасно поднимать 30 пудовъ и тросъ отъ этого нисколько не попортится. Если же говорятъ, что разрывная крѣпость троса равна 30 пудамъ, то это значитъ, что при подъемѣ 30 пудовъ тросъ разорвется.

8. Какъ опредѣлить разрывную крѣпость пеньковаго троса.

Въ новыхъ смоленыхъ пеньковыхъ тросахъ тросовой работы положено, чтобы одна каболка рвалась при грузѣ не менѣе 3 пудовъ 30 фунтовъ.

Въ такихъ же тросахъ кабельной работы грузъ для одной каболки меньше и равенъ 3 пудамъ 20 фун.

Иначе говоря разрывная крѣпость 1 каболки новыхъ тросовъ тросовой работы = 3 п. 30 фун. и тросовъ кабельной работы 3 п. 20 фун.

Въ старыхъ тросахъ разрывная крѣпость одной каболки въ обоихъ случаяхъ меньше почти на пудъ.

Сосчитавъ число каболокъ во всемъ тросѣ легко узнать его разрывную крѣпость.

Примѣръ: опредѣлить разрывную крѣпость новаго 3 дюймоваго смоленаго троса тросовой работы, трехпряднаго по 20 каболокъ въ пряди.

Рѣшеніе:

Каболокъ во всемъ тросѣ $20 \times 3 = 60$

Разрывная крѣпость одной каболки = 3 п. 30 фун. = 150 фун.

Разрывная крѣпость троса $= 150 \times 60 = 9000$ фун.

или что все равно 225 пудовъ.

9. Какъ опредѣлить рабочую крѣпость пеньковаго троса.

Для опредѣленія рабочей крѣпости пеньковаго, смоленаго, трехпряднаго троса тросовой работы любой толщины имѣется слѣдующее правило:

Толщину троса въ дюймахъ, помножить само на себя и на 62, полученное произведеніе раздѣлить на 18. Частное отъ дѣленія дастъ рабочую крѣпость троса въ пудахъ.

Примѣръ 1. Опредѣлить рабочую крѣпость смоленаго, трехпряднаго троса тросовой работы въ 4 дюйма толщины:

Рѣшеніе:

1) $4 \times 4 = 16$

2) $$\begin{array}{r} 16 \\ \times\, 62 \\ \hline 32 \\ +\, 96 \\ \hline 992 \end{array}$$

3) $$\begin{array}{r|l} 992 & 18 \\ \cline{2-2} -\,90 & 55 \\ \cline{1-1} 92 & \\ -\,90 & \\ \cline{1-1} 2 & \end{array}$$

Отвѣтъ: рабочая крѣпость троса равна 55 пудамъ.

Примѣръ 2. Опредѣлить рабочую крѣпость такого же троса въ $3^1/_2$ дюйма толщины.

Рѣшеніе: Узнаемъ сперва рабочую крѣпость тросовъ въ 3 и въ 4 дюйма толщины.

Рабочая крѣпость 3 дюйм. будетъ: 1) $3 \times 3 = 9$. 2) $9 \times 62 = 558$. 3) $558 : 18 =$ *31 пудъ.*

Рабочая крѣпость 4 дюйм. будетъ: 1) $4 \times 4 = 16$. 2) $16 \times 62 = 992$. 3) $992 : 18 =$ *55 пудовъ.*

Рабочая крѣп. $3^1/_2$ дюйм. троса будетъ средная между ними т. е. 1) $31 + 55 = 86$. 2) $86 : 2 =$ *43 пуда.*

Отвѣтъ: Рабочая крѣпость $3^1/_2$ дюйм. троса = *43 пудамъ.*

10. Опредѣленіе рабочей крѣпости пеньковыхъ тросовъ четырехпряднаго, кабельной работы и т. д.

На практикѣ оказалось, что самый крѣпкій тросъ, при одинаковой толщинѣ, есть трехпрядный тросъ тросовой работы, затѣмъ идутъ тросы: четырехпрядный тросовой работы и тросъ кабельной работы.

Для расчетовъ принимаютъ, что тросы: **четырехпрядный тросовой и тросы кабельной работы на одну четверть слабѣе смоленаго трехпряднаго троса** тросовой работы **одной съ ними толщины.**

Тросъ бѣлый трехпрядный крѣпче смоленаго на одну четверть.

Такимъ образомъ, зная эти два правила, легко можно расчитать рабочую крѣпость любого троса.

Примѣръ 1. Опредѣлить рабочую крѣпость новаго 3-дюймоваго четырехпряднаго смоленаго троса тросовой работы:

1) $3 \times 3 = 9$ 2) $9 \times 62 = 558$ 3) $558 : 18 = 31$ пудъ.

31 пудъ это рабочая крѣпость трехпряднаго 3 дюймоваго, — а четырехпрядный — слабѣе на четверть.

4) $31 : 4 =$ около 8 5) $31 - 8 = 23$ пуда. **Отвѣтъ:** 23 пуд.

Примѣръ 2: Опредѣлить рабочую крѣпость 8 дюймоваго смоленаго кабельтова.

Рѣшеніе:

1) $8 \times 8 = 64$

2)
$$\begin{array}{r} 64 \\ \times 62 \\ \hline 128 \\ +\,384\ \\ \hline 3968 \end{array}$$

3)
$$\begin{array}{r|l} 3968 & 18 \\ -\,36\ \ & \overline{220} \text{ пуд.} \\ \hline 36\ \ & \\ -\,36\ \ & \\ \hline 8\ \ & \end{array}$$

220 пудовъ—это рабочая крѣпость трехпряднаго 8—дюймоваго троса **тросовой работы,** а тросъ кабельной работы на одну четверть слабѣе.

4) 220 | 4 → 55 (220 − 20 = 20; 20 − 20 = 0)

5) 220 пуд. − 55 пуд. = 165 пуд. **Отвѣтъ**: 165 пудовъ.

Примѣръ 3: Опредѣлить рабочую крѣпость 4-дюймоваго бѣлаго трехпряднаго троса.

Рѣшеніе:

1) $4 \times 4 = 16$ 2) $16 \times 62 = 992$ 3) $992 : 18 = 55$ п.

55 пудовъ — это рабочая крѣпость 4-дюймоваго смоленаго троса, а бѣлый крѣпче смоленаго на одну четверть.

4) 55 | 4 → 13 = почти 14 п. (55 − 4 = 15; 15 − 12 = 3)

5) 55 пуд. + 14 пуд. = 69 пуд.

Отвѣтъ: 69 пудовъ.

11. На сколько тянется пеньковый тросъ.

Пеньковые тросы безъ вреда своей крѣпости могутъ вытягиваться на $^1/_{12}$ (одну двѣнадцатую) своей длины, то есть по 1 дюйму на 1 футъ.

Это надо помнить при вырубкѣ тѣхъ снастей, которыя должны или клетневаться, или обшиваться кожей или парусиной, какъ напримѣръ стропы къ блокамъ, бейфуты и т. п., для чего тросы передъ вырубкой вытягиваютъ или талями или навѣшивая грузы на растянутый въ очень длинную бухту троса. *)

Лотлинь, лаглинь, линь, идущій на выбленки и т. п. передъ вытягиваніемъ вымачиваютъ въ прѣсной водѣ.

---

*) Навѣшивая грузы на тросъ, надо подъ схватки подкладывать парусину чтобы не попортить троса.

12. Гдѣ какіе пеньковые тросы употребляются.

Смоленый трехпрядный тросъ, благодаря своей крѣпости и тому что онъ не боится сырости, употребляется вездѣ.

Смоленый четырехпрядный тросъ, благодаря ровности спуска, примѣняется въ тѣхъ случаяхъ, когда тросу приходится терпѣть большое треніе, какъ напримѣръ у талреповъ вантъ, въ нѣкоторыхъ таляхъ и т. п.

Смоленые тросы кабельной работы употребляются какъ дректовы, швартовы, буксиры и т. п., и вообще тамъ гдѣ тросу приходится быть долго въ водѣ, т. к., благодаря способу спуска, тросы эти плохо намокаютъ и быстро сохнутъ.

Бѣлые, несмоленые тросы употребляются для вооруженія шлюпокъ и тогда, когда хотятъ вещи не запачкать смолой.

Бородочные тросы употребляются для бѣлевыхъ лееровъ, шкентросовъ и тамъ гдѣ можно взять толстый тросъ, взамѣнъ его малой крѣпости.

Ликъ-тросы употребляются для обшиванія парусовъ, т. к., благодаря пологому спуску, они мягки и мало крутятся при намоканіи.

13. Манильскій тросъ.

Изъ травяныхъ тросовъ у насъ на флотѣ употребляется **манильскій тросъ**, который дѣлается изъ волоконъ банановаго дерева.

Изъ волоконъ вьются каболки, пряди и самъ тросъ, также, какъ и обыкновенный пеньковый.

Манильскій тросъ всегда бываетъ тросовой работы. Крѣпостью онъ почти не уступаетъ пеньковому, но зато болѣе легокъ, мягокъ, гибокъ и плавучъ.

Благодаря этимъ качествамъ, онъ употребляется для буксировъ, швартововъ и въ снаряженіи леернаго сообщенія.

14. Что дѣлаетъ сплесень на тросѣ съ его рабочей крѣпостью.

Хорошо сдѣланный сплесень уменьшаетъ рабочую крѣпость троса на одну шестую часть.

На перлиняхъ допускается два сплесня, сплесненный же въ трехъ мѣстахъ перлинь брать въ дѣло не надо.

Примѣръ: Опредѣдить рабочую крѣпость 5—дюймоваго смоленаго трехпряднаго троса **съ однимъ сплеснемъ.**

Рѣшеніе:

1) $5 \times 5 = 25$

2) 25×62: 50 + 150 = 1550

3) 1550 : 18 = 86 пуд.
   − 144
   110
   − 108
   2

86 пудовъ — это рабочая крѣпость цѣльнаго троса, а сплесненнаго, на одну шестую меньше.

4) 86 : 6 = 14 п.
   − 6
   26
   − 24
   2

5) $86 - 14 = 72$ пуд.

Отвѣтъ: 72 пуда.

15. Какъ выдѣлывается проволочный тросъ.

Проволочные стальные тросы, благодаря своей крѣпости и долговѣчности, много примѣняются на флотѣ.

Бывшіе раньше въ употребленіи желѣзные проволочные тросы въ настоящее время выводятся изъ употребленія.

Для выдѣлки стального проволочнаго троса отливаютъ изъ стали небольшую болванку, нагрѣваютъ и вытягиваютъ ее сперва въ прутья, а далѣе въ проволоку.

Чтобы проволока не ржавѣла ее цинкуютъ. Изъ оцинкованныхъ проволокъ вокругъ пеньковаго или проволочнаго

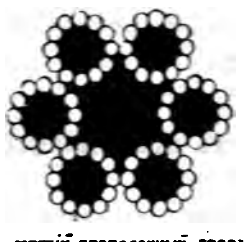
сердечника спускають пряди, а изъ прядей вокругъ пеньковаго сердечника—тросъ.

Спускъ прядей и самого троса производится также какъ и у пеньковыхъ тросовъ.

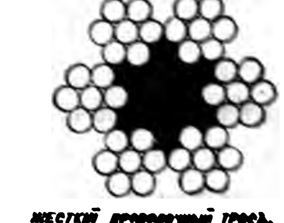
Число прядей въ проволочномъ тросѣ бываетъ 6, или 8—для того, чтобы проволоки спускались болѣе полого и не портились-бы крутыми сгибами.

Проволочный тросъ дѣлается бухтами отъ 100 до 150 и даже до 300 саженъ длины и различной толщины, которая мѣрится по окружности въ дюймахъ.

Фиг. 3.



Мягкiй проволочный тросъ.



Жесткiй проволочный тросъ.

16. Какiе употребляются проволочные тросы.

Изъ стальныхъ проволочныхъ тросовъ употребляются: негибкiй или жесткiй, гибкiй или мягкiй и гибкiй особой выдѣлки, при чемъ гибкiй тросъ бываетъ кабельной работы, остальные—тросовой.

Жесткiй проволочный тросъ выдѣлывается изъ толстыхъ проволокъ, спущенныхъ въ пряди. Пряди спускаются въ тросъ вокругъ пеньковаго просмоленаго сердечника.

Жесткiй тросъ самый крѣпкiй изъ всѣхъ сортовъ проволочныхъ тросовъ и употребляется на стоячiй такелажъ, канатные стопора и другiе подѣлки, неподвергающiяся изгибамъ.

Гибкiй тросъ спускается изъ болѣе тонкихъ проволокъ. Проволоки спущены въ пряди вокругъ пеньковыхъ сердечниковъ, а пряди, въ свою очередь въ тросъ—тоже вокругъ

пеньковаго сердечника (фиг. 3). Благодаря пеньковымъ сердечникамъ и тонкости проволокъ тросъ получается гибкимъ и идетъ на буксиры, перлиня, леера и т. п.

Гибкій тросъ кабельной работы идетъ на катшкентеля, шкентеля для подъема шлюпокъ и т. п.

Гибкій тросъ особой выдѣлки*) спускается тоже вокругъ пеньковыхъ сердечниковъ, но еще изъ болѣе тонкихъ проволокъ**) и идетъ на шлюпочный и судовой бѣгучій такелажъ.

17. Тянется-ли проволочный тросъ.

Проволочный гибкій тросъ тянется очень немного, около восьмой дюйма на 1 футъ, но жесткій тросъ почти не тянется.

18. Опредѣлить рабочую крѣпость проволочныхъ тросовъ.

Изъ практики выведено, что рабочая крѣпость жесткаго проволочнаго троса въ восемь разъ болѣе рабочей крѣпости трехпряднаго смоленаго троса одной съ нимъ толщины.

Рабочая крѣпость гибкихъ проволочныхъ тросовъ въ шесть разъ болѣе крѣпости пеньковаго—одной съ нимъ толщины.

Примѣръ 1. Опредѣлить рабочую крѣпость 4 дюймоваго жесткаго стального троса.

Рѣшеніе:

1) $4 \times 4 = 16$ 2) $16 \times 62 = 992$ 3) $992 : 18 = 55$ пуд.

55 пудовъ — это рабочая крѣпость 4 дюймоваго пеньковаго троса, а жесткій стальной — въ 8 разъ крѣпче.

4) $55 \times 8 = 440$ пудовъ.

Отвѣтъ: 440 пудовъ.

---

*) Въ 8 прядей.

**) Которыя для большей мягкости отжигаются.

Примѣръ 2. Опредѣлить рабочую крѣпость 3 дюймоваго мягкаго стального троса.

Рѣшеніе:

1) $3 \times 3 = 9$ 2) $9 \times 62 = 558$ 3) $558 : 18 = 31$ пудъ.

4) $31 \times 6 = 186$ пудовъ.

Отвѣтъ: 186 пудовъ.

19. Какъ хранятся проволочные тросы.

Проволочные тросы принимаются на суда въ бухтахъ.

Чтобы распустить бухту проволочнаго троса, ее кладутъ плашмя на палубу и взявъ верхній наружный конецъ троса, начинаютъ его распускать придерживая шлаги и не давая образовываться колышкамъ.

Всѣ проволочные тросы, распущенные изъ бухтъ, хранятся навитыми на вьюшки.

Передъ навиваніемъ троса на вьюшки его слѣдуетъ смазать деревяннымъ масломъ, чтобы предохранить отъ ржавчины.

Вообще надо помнить, что проволочные тросы боятся колышекъ и ржавчины и потому требуютъ аккуратнаго за собой ухода.

20. Можно-ли круто гнуть проволочные тросы.

Проволочные тросы, не только жесткій, но даже и гибкій, боятся крутыхъ сгибовъ, т. к. проволоки на такихъ сгибахъ вытягиваются и теряютъ въ крѣпости. Поэтому принято за правило брать блоки для проводки черезъ нихъ стальныхъ тросовъ такой величины, чтобы діаметръ шкива былъ въ пять разъ болѣе толщины троса. То же правило относится и до барабановъ вьюшекъ, на которые навиваютъ проволочные тросы.

Напримѣръ, для стального троса въ 5 дюймовъ толщиной идетъ шкивъ діаметромъ въ 25 дюймовъ, или такого-же діаметра барабанъ вьюшки.

Поэтому проволочные тросы не слѣдуетъ завертывать на небольшіе кнехты и утки и вообще слѣдуетъ избѣгать крутыхъ сгибовъ.

21. Какъ слѣдуетъ обдѣлывать концы проволочныхъ и пеньковыхъ перлиней.

Концы проволочныхъ буксировъ и перлиней слѣдуетъ обдѣлывать очкомъ съ коушемъ, чтобы ихъ легко можно было бы соединить скобой съ другимъ перлинемъ или цѣпнымъ канатомъ.

Сплесней на проволочныхъ тросахъ вообще слѣдуетъ избѣгать и потому лучше задѣлать коушами концы, которые надо соединить и примѣнить скобу.

При обдѣлкахъ проволочныхъ тросовъ ихъ иногда приходится рубить, для чего слѣдуетъ положить двѣ хорошія марки отступя на футъ въ обѣ стороны отъ того мѣста, гдѣ будутъ рубить, чтобы тросъ не началъ развиваться по прядямъ.

Рубятъ тросъ или зубиломъ, или положивъ на уголъ баластины, бьютъ молотомъ.

Концы пеньковыхъ перлиней задѣлываются рѣдьками.

22. Тренцеваніе и клетневаніе.

Трень кладется на тросъ для того, чтобы выровнять его подъ клетень, если-же тросъ не будетъ клетневаться, то для того, чтобы не давать скопляться въ углубленіяхъ между прядями—дождевой водѣ. Въ первомъ случаѣ трень кладется шкимушкой, ссученной изъ ворсы, а во второмъ линемъ въ шесть или болѣе нитей, смотря по толщинѣ троса.

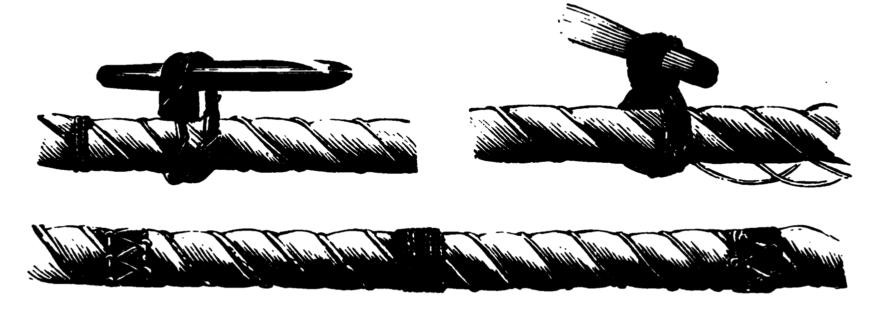
На очень толстомъ тросѣ, поверхность котораго одною тренью выровнять нельзя, кладется еще полутрень (фиг. 4) по сторонамъ трени. Такая же полутрень кладется иногда для красоты на такелажъ не клетневанный.

Фиг. 4.



Чтобы наложить на тросъ трень, необходимо туго растянуть тросъ талями, смазать его смолой и наложить трень въ углубленія между прядями, по спуску троса; потомъ, пронать трень (фиг. 5), чтобы она легла равно и запол-

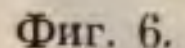
Фиг. 5.



нила собою промежутки между прядями. Для того чтобы трень не обвисла, на тросъ кладутъ черезъ равные промежутки марки со змѣйками.

Чтобы приготовить тросъ подъ клетень, иногда недостаточно бываетъ только отренцевать его; необходимо, въ нѣкоторыхъ случахъ, еще обернуть тросъ клетневиной, т. е. старой парусиной, нарѣзанной лентами наискось. Ленты эти предварительно насмаливаются и потомъ скатываются въ клубки. Чѣмъ толще тросъ, тѣмъ шире лента. Ширина послѣдней бываетъ, обыкновенно, отъ 1/2" до 1" менѣе окружности троса.

Клетневина кладется на проволочный тросъ всегда, а на пеньковый только въ томъ случаѣ, если тросъ подвергается


Фиг. 6.



большому тренію или такому изгибу, при которомъ клетень можетъ расходиться и оставлять промежутки, доступные для сырости.

Клетневина обматывается по спуску троса и, при томъ, такъ, чтобы верхній шлагъ немного находилъ на нижній (фиг. 6).

Клетень кладется шкимушгаромъ и проволокой; послѣдней на тѣхъ мѣстахъ штаговъ, которыя находятся надъ дымовой трубой.

Для наложенія клетня служитъ полумушкель и лопаточка. Проволочный клетень накладывается желѣзнымъ полумушкелемъ.

Для того чтобы клетень не разошелся при употребленіи клетневаннаго троса, послѣдній долженъ быть вытянутъ, а при наложеніи клетня растянутъ. Клетень кладется противъ спуска троса, такъ, чтобы каждый шлагъ немного находилъ на предыдущій (фиг. 7). Шкимушгаръ, смотря по

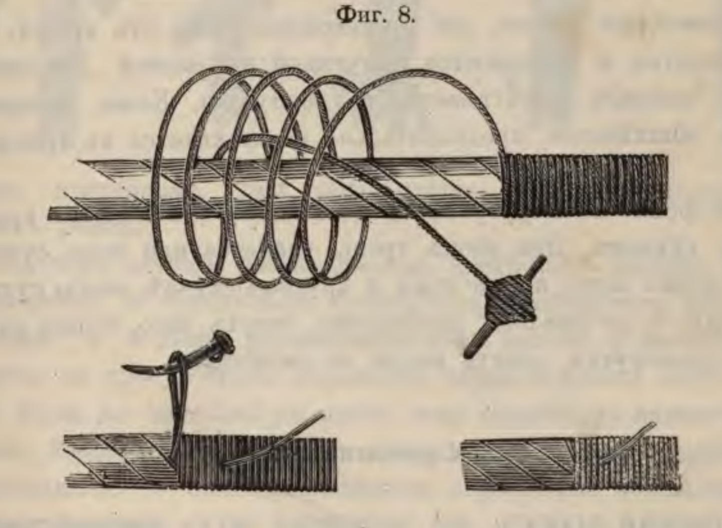
толщинѣ троса, употребляется или тройникъ, или двойникъ; если же тросъ подвергается постоянному тренію, то его клетнюютъ шестерикомъ.

Фиг. 7.



Чтобы закончить клетень, т. е. закрѣпить конецъ шкимушгара (фиг. 8), надо обнести четыре или пять шлаговъ

Фиг. 8.



кругомъ троса, продѣть конецъ шкимушгара подъ нихъ и подъ мушкель и, снявъ мушкель, доложить шлаги руками, а слабину конца вытянуть изъ подъ-шлаговъ, придерживая петлю свайкой.

Если одного мотка не хватитъ, то для сращиванія концовъ шкимушгара ихъ развиваютъ, складываютъ вмѣстѣ и связываютъ прямымъ узломъ.

Бѣлымъ шкимушгаромъ клетнюется такелажъ, который не тируется, поэтому тросъ, назначенный подъ бѣлый клетень, не смолится, а слегка насаливается или намыливается, чтобы легче было класть клетень; полумушкель тоже насаливается, чтобы на немъ легче переходили шлаги клетня.

При наложеніи клетня на сплесни, надо вести клетень къ сплесню, а не отъ него, такъ какъ утолщеніе троса въ сплеснѣ, способствуетъ тому, чтобы клетень легъ плотно.

Для наматыванія шкимушгара въ клубки изъ мотковъ, надо имѣть въ виду, чтобы онъ сматывался съ мотка противъ солнца. Еще же лучше, до наматыванія на клубокъ, распустить мотокъ и растянуть шкимушгаръ, а потомъ уже наматывать, раскрутивъ предварительно колышки.

Нѣкоторые тросы, для предохраненія ихъ отъ тренія, не клетнюются, а обшиваются парусиной или кожей. Для этого тросъ сначала вытягивается и тренцуется. Кожа, которою тросъ обшивается, предварительно вымачивается въ прѣсной водѣ.

Фалрепа и штуртросы у вельботовъ обшиваются краснымъ сукномъ. При этомъ трень кладется или подъ сукно, или сверхъ него; но въ томъ и другомъ случаѣ, чтобы сукно не лѣзло и не рвалось, необходимо, сверхъ него, черезъ равные промежутки, класть марки со змѣйками.

23. Сплесниваніе.

Сплесни служатъ для соединенія двухъ концовъ троса одинаковой толщины и бываютъ **короткіе и длинные.**

Короткій сплесень образуетъ на снасти утолщеніе, а потому употребляется только тогда, когда снасть не должна проходить въ шкивъ.

При короткомъ сплеснѣ пряди въ каждую сторону пробиваются по два или по два съ поливиною раза (фиг. 9). Если сплесень клетнюется, то дѣлаютъ двѣ цѣлыхъ пробивки, одну половинную и одну четвертную. При цѣлой пробивкѣ прядь пробивается цѣликомъ, при половинной— только половина каболокъ, составляющихъ прядь, а при четвертной — половина половины или четверть. Такая сбавка пробивки дѣлается для того, чтобы утолщеніе сплесня спу-

Фиг. 9.



стить постепенно, при чемъ клетень на такой сплесень ляжетъ ровнѣе.

Въ томъ случаѣ, когда сплесень идетъ подъ клетень, при половинной и четвертной пробивкахъ, пробиваются нижнія каболки, а верхнія расчесываются въ волосъ и раскладываются по тросу, чтобы выровнять образовавшіяся неровности. Если же сплесень не идетъ подъ клетень, то нижнія каболки обрѣзаются нѣсколько отступя отъ троса, а верхнія пробиваются, и ими закрываются обрѣзанные концы нижнихъ каболокъ.

Клетнемъ покрываются въ сплеснѣ только четвертныя и половинныя пробивки; середина же сплесня, состоящая изъ бѣлыхъ пробивокъ, или вовсе не клетнюется, или же оплетается голландской оплеткой, подъ которой сплесень выравнивается волосомъ.

Для сдѣланія сплесня, концы тросовъ распускаютъ на такую длину, какая необходима по числу пробивокъ, но, для того, чтобы тросы не распускались далѣе, предварительно кладутъ марки на нихъ въ томъ мѣстѣ, до котораго слѣдуетъ распускать пряди. На концы прядей тоже кладутся марки, чтобы пряди не распускались во время работы.

При сплесниваніи перлиней дѣлается по три цѣлыхъ пробивки въ каждую сторону, а при сплесниваніи кабельтововъ стренди предварительно спускаютъ на нѣтъ, дѣлаютъ тоже три цѣлыхъ пробивки, а оставшіеся концы стрендей укладываютъ тренью по кабельтову. На весь такой сплесень кладутъ пять марокъ со змѣйкой: одну по серединѣ и двѣ на концахъ стрендей, положенныхъ тренью.

Проволочный тросъ сплеснивается совершенно также какъ и пеньковый, но пробивокъ дѣлается не менѣе трехъ или трехъ съ половиной. Такъ какъ для пробивки приходится очень высоко подымать пряди проволочнаго троса, то, для того, чтобы при этой работѣ тросъ не распускался, надо, сложивъ пряди для пробивки, обхватить ихъ ворсой, и такія же схватки дѣлать послѣ каждой пробивки. Если тросъ очень жесткій, то, для легкости работы, концы его отжигаются, т. е. ихъ накаливаютъ до-красна и потомъ даютъ имъ постепенно охладиться.

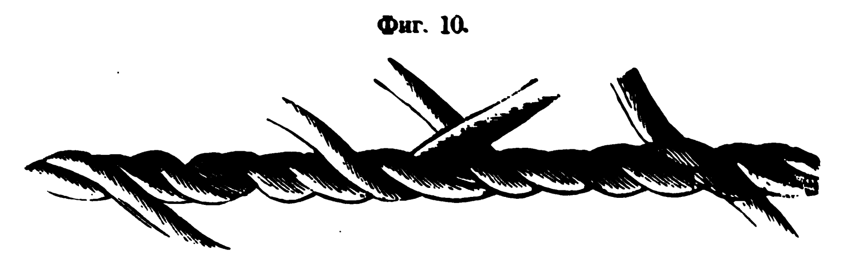
Сплесни на проволочномъ тросѣ всегда заклетневываютъ или оплетаютъ. Для этого околачиваютъ сплесень, обламываютъ всѣ лишнія проволоки такъ, чтобы концы ихъ не торчали, и кладутъ на весь сплесень трень ворсой; затѣмъ обвертываютъ его смоленой клетневиной и клетнюютъ.

Примѣчаніе. Сердечники, какъ у проволочнаго, такъ и у пеньковаго тросовъ, при сплесниваніи обрѣзаются.

Длинный или разгонный сплесень (фиг. 10) примѣняется къ бѣгучему такелажу. Для заканчиванія его слѣдуетъ концы прядей связать попарно и потомъ пробить въ тросъ по полтора раза. Разстояніе между крайними узлами должно быть не менѣе сажени. На тонкомъ тросѣ въ $1^1/_2$ и

2 дюйма это разстояніе. можно уменьшить до 4-хъ футъ, а на очень толстомъ тросѣ—увеличить до 10 футъ.

Фиг. 10.

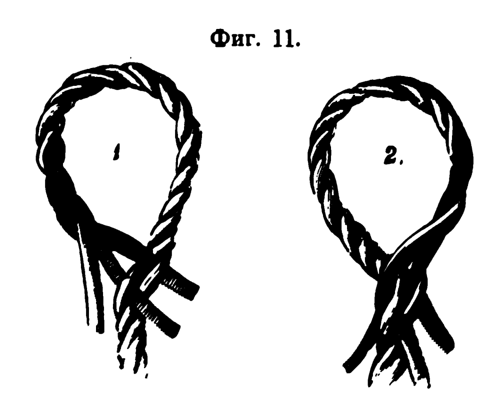


Подобнымъ же образомъ, какъ дѣлается длинный сплесень можно ввести въ тросъ одну прядь вмѣсто перебитой. Для этого перебитую прядь отвиваютъ въ обѣ стороны отъ перебитаго мѣста на 2 фута и оставшееся мѣсто заполняютъ новою прядью, той же толщины. Концы этой пряди связываютъ съ концами выведенной такъ же, какъ въ длинномъ сплеснѣ.

24. Изготовленіе огоновъ.

Изъ огоновъ чаще употребляются простой, голландскій и связной.

Фиг. 11.



Простой огонъ дѣлается у того троса, который этимъ огономъ долженъ быть наложенъ на рангоутное дерево. Для сдѣланія этого огона (фиг. 11) изъ пеньковаго троса, пряди

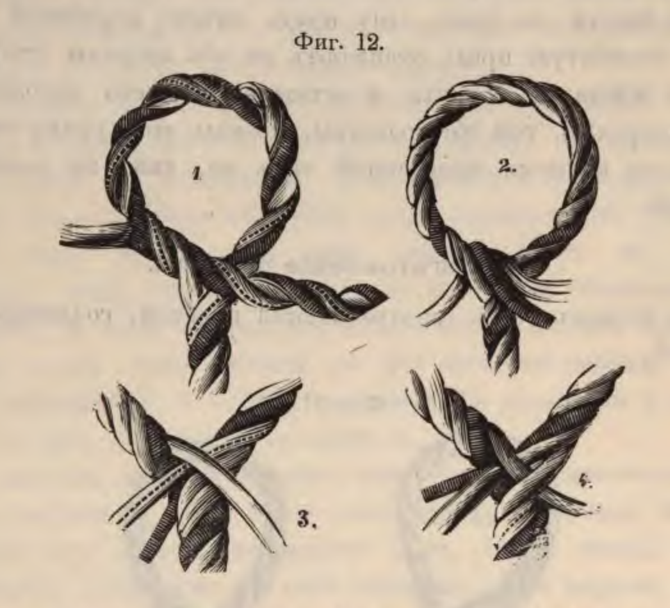
пробиваютъ $2^{1}/_{2}$ раза, а если сплесень будетъ оклетневанъ, то дѣлается еще одна пробивка, четвертная.

Въ проволочномъ тросѣ дѣлаются четыре цѣлыя пробивки, одна половинная и одна четвертная.

Величина огона обозначается предварительно двумя марками. Одна кладется въ томъ мѣстѣ, до котораго слѣдуетъ распустить пряди, а другая—тамъ, гдѣ начинается первая пробивка.

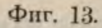
Голландскій огонъ (фиг. 12) употребляется тамъ, гдѣ огонъ долженъ облегать хорошо рангоутное дерево. Чтобы

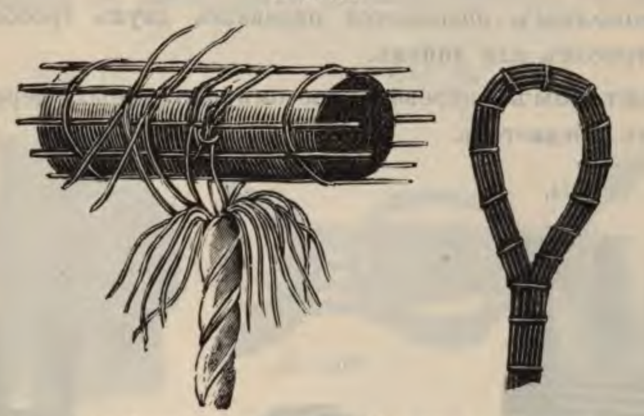
Фиг. 12.



сдѣлать такой огонъ, одну прядь троса выводятъ на разстояніе нѣсколько болѣе того, какое необходимо для образованія огона; остальныя двѣ пряди прикладываютъ къ тому мѣсту, до котораго выведена первая прядь и, потомъ, вводятъ послѣднюю въ свое мѣсто, начиная съ конца троса по всему огону, пока она опять ни возвратится подъ огономъ къ остальнымъ двумъ прядямъ. Тогда концы всѣхъ трехъ расчесываютъ, тренцуютъ и клетнюютъ.

Связной огонъ (фиг. 13) употребляется для обдѣлки концовъ кабельтововъ и перлиней. На разстояніи отъ конца троса, необходимомъ для образованія огона, кладется марка. Потомъ, конецъ распускается на каболки до марки, и все число каболокъ раздѣляется на двѣ равныя части. Между ними кладутъ оклетневанный кусокъ троса, равный по окружности величинѣ огона, или круглый кусокъ дерева и вокругъ него вяжутъ каболки обѣихъ половинъ, попарно, прямыми узлами,


Фиг. 13.



располагая послѣдніе такъ, чтобы они не приходились рядомъ. Если первый узелъ сдѣланъ, напримѣръ, на верхней сторонѣ чурбана, то второй долженъ быть ниже съ одной стороны, а третій съ другой стороны и т. д. Оставшіеся концы прядей распускаются и раскладываются ровно по огону. Затѣмъ весь огонъ обертывается клетневиной и оплетается оплеткой съ обносомъ.

Связной огонъ у толстаго троса дѣлается нѣсколько иначе: тамъ связываются не каболки, а шкимушки, ссученыя по 5, 10 и болѣе каболокъ, смотря по толщинѣ троса.

Огона всегда лучше обдѣлывать на болванкахъ, соотвѣтствующихъ по объему тѣмъ рангоутнымъ деревамъ, для которыхъ они изготовляются, но, если болванокъ нѣтъ, то руководствуются слѣдующимъ правиломъ: длина оклетневан-

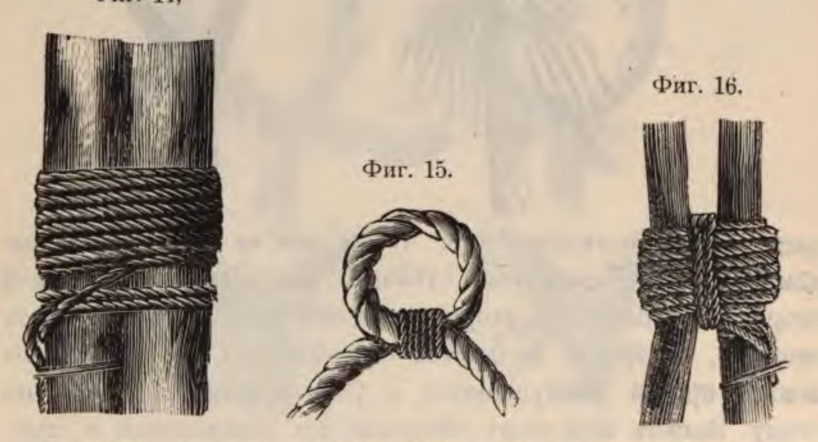
наго огона равняется окружности той части дерева, на которую огонъ долженъ быть наложенъ, вмѣстѣ съ толщиною троса, изъ котораго онъ изготовляется, при чемъ толщина троса берется вмѣстѣ съ клетнемъ.

Очко. Очкомъ называется небольшой огонъ въ концѣ снасти или стропа. Дѣлается очко совершенно такъ же, какъ и простой огонъ.

25. Наложенiе бензелей и найтововъ.

Бензелемъ называется перевязка двухъ тросовъ тонкимъ тросомъ или линемъ.

Найтовомъ — перевязка тросомъ рангоутныхъ деревъ или другихъ предметовъ.


Фиг. 14, Фиг. 15. Фиг. 16.

Бензеля, смотря по мѣсту и способу наложенiя ихъ, бываютъ: а) коренной, б) круглый или прямой, в) плоскiй, г) полубензель, д) стопорка и е) марка.

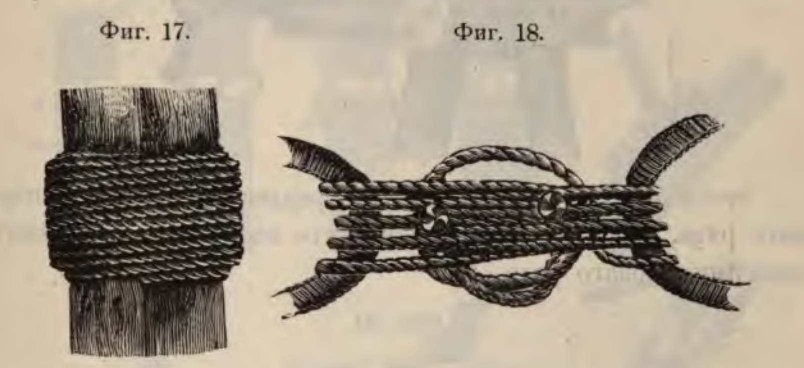
Коренной бензель. Такъ называется первый или самый нижнiй изъ нѣсколькихъ бензелей, положенныхъ вокругъ комля и стоячей части вантины или другого такелажа (фиг. 14). Этимъ же именемъ называется бензель, которымъ связываются два пересѣкающiеся конца, для образованiя *очка*, на серединѣ (фиг. 15).

Бензеля бываютъ съ крыжомъ и безъ крыжа. Крыжомъ (фиг. 16) называется перевязка шлаговъ бензеля поперекъ, чтобы придержать ихъ вмѣстѣ. Коренные и плоскіе бензеля всегда кладутся съ крыжомъ. Бензеля на стропахъ блоковъ тоже имѣютъ крыжи.

Круглый или прямой бензель (фиг. 17) служитъ для соединенія двухъ частей троса, идущихъ рядомъ. Онъ примѣняется почти всюду въ вооруженіи судна.

Плоскій бензель или найтовъ (фиг. 18) служитъ для задраиванія на рангоутныхъ деревахъ строповъ съ лапками.

Фиг. 17. Фиг. 18.



Полубензель. Такъ называется обыкновенный прямой бензель, положенный въ одинъ рядъ шлаговъ. Онъ примѣняется для прикрѣпленія самаго конца комля къ стоячей части вантины при ввязываніи юферсовъ.

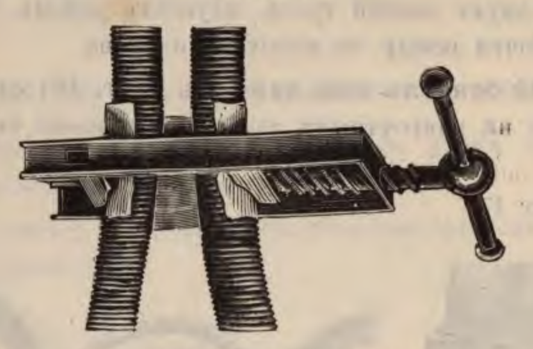
Чтобы положить бензель, надо предварительно сдраить обѣ части троса, т. е. прижать ихъ другъ къ другу. Это дѣлается или машинкой (фиг. 19), или свободнымъ концомъ троса, какъ показано на фиг. 20.

Линь, которымъ кладется бензель, обдѣлывается слѣдующимъ образомъ: въ одномъ концѣ его дѣлается маленькое очко, при чемъ пряди пробиваются только одинъ разъ; другой конецъ спускается на нѣтъ. Концы прядей, оставшіеся отъ очка, не обрѣзаютъ, а берутъ подъ шлаги бензеля. Кромѣ

того, подъ бензель кладутъ или одну протаску петлей, или двѣ отдѣльныя протаски изъ шкимушгара, на случай, если бы одною не удалось протащить конца бензеля.

Самый тросъ подъ бензелемъ смолится и обертывается клетневиной.

Фиг: 19.



Чтобы второй рядъ шлаговъ не раздвинулъ шлаговъ перваго ряда, его кладутъ не очень туго въ промежутки между шлагами перваго ряда.

Фиг. 20.



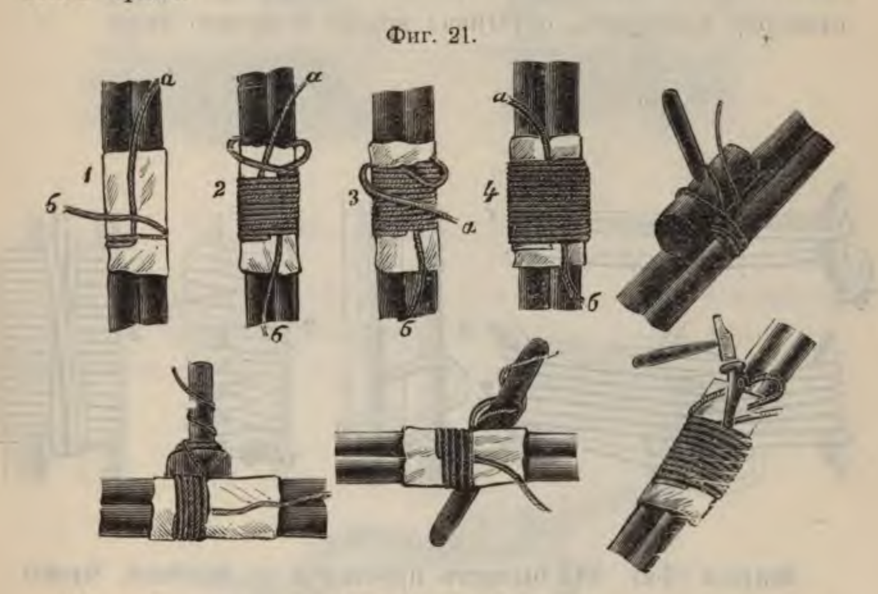
У коренного бензеля крайніе шлаги кладутся нѣсколько слабѣе, чтобы, при загибаніи связанныхъ концовъ, всѣ шлаги бензеля натягивались равномѣрно.

Чтобы закончить бензель безъ крыжа, протаскиваютъ подъ вторымъ рядомъ шлаговъ конецъ бензеля, потомъ распускаютъ его на пряди, вплотную до шлаговъ бензеля, дѣлаютъ прядями крестъ, туго обтягиваютъ его и обрѣзаютъ у очка бензеля.

Шлаги плоскаго бензеля продѣваютъ черезъ стягиваемыя очки восьмеркой и крыжъ кладутъ между шлагами.

Бензель, какъ и талрепъ при тягѣ вантъ, никогда не салится, но смолится. При обтягиваніи шлаговъ, не слѣдуетъ очень сильно драить ихъ, чтобы не надорвать бензеля. При положеніи бензеля употребляются драйки, тупыя свайки и мушкель; ничего остраго, а также желѣзныхъ болтовъ и ручниковъ не слѣдуетъ допускать потому, что ими можно легко сбить пряди.

Фиг. 21.



Бензель изъ проволочнаго троса накладывается серединой вокругъ обѣихъ частей троса; затѣмъ, однимъ концомъ бензеля кладутъ шлаги на другой, взятый вдоль по тросу (фиг. 21).

Когда концомъ *б* положено достаточное число шлаговъ, его пробиваютъ между частями троса помощію протаски, а концомъ *а* кладутъ верхній рядъ шлаговъ и затѣмъ конецъ *а* пробиваютъ между частями троса на встрѣчу концу *б*.

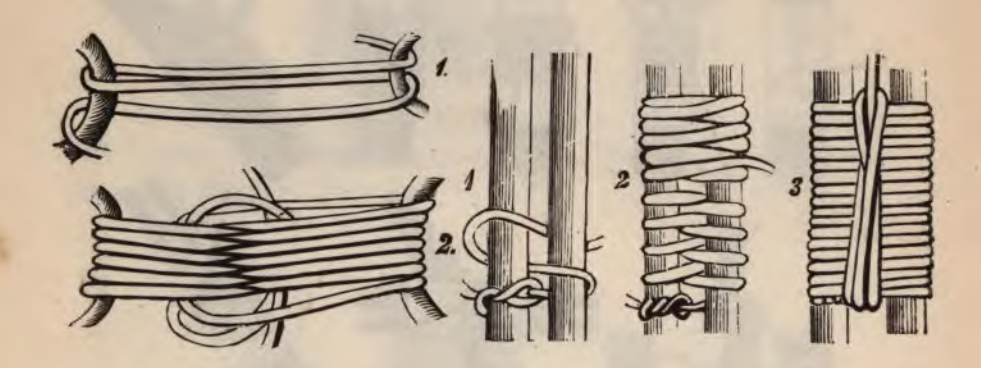
Шлаги проволочнаго бензеля обтягиваютъ помощью мушкеля или серединой очень толстаго драйка, чтобы не обра-

зовалось на бензелѣ калышки, которую потомъ нельзя расправить.

Плоскій бензель проволочнымъ тросомъ кладется также, какъ и обыкновенно, но бензель всегда продѣваютъ въ одно изъ стягиваемыхъ очковъ серединой и работаютъ въ два конца одновременно (фиг. 22).

Стопорка (фиг. 23) кладется шкимушкой, причемъ шлаги обносятъ восьмеркой вокругъ обѣихъ частей талрепа или талей и каждый шлагъ туго обтягиваютъ драйкомъ. Здѣсь стопорку крыжуютъ, обтягивая крыжъ возможно туже.

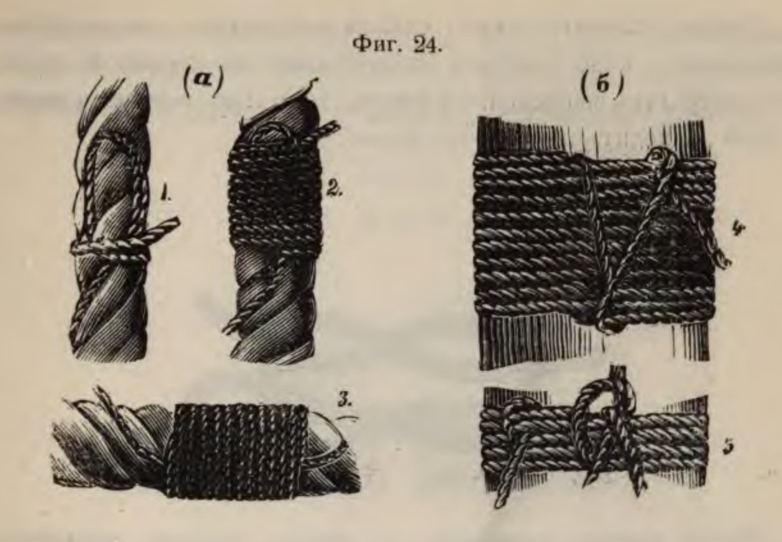
Фиг. 22. Фиг. 23.



Марка (фиг. 24) бываетъ простая и со змѣйкой. Чтобы наложить марку каболкой, надо послѣднюю положить вдоль по тросу, петлею, однимъ концомъ, а другимъ, длиннымъ, обнести нѣсколько шлаговъ по направленію къ петлѣ и, продѣвъ его въ петлю, потянуть первый конецъ такъ, чтобы петля пришлась подъ шлагами марки; затѣмъ концы обрѣзать.

Если марка со змѣйкой, то длинный конецъ не обрѣзается, а имъ дѣлается змѣйка, какъ показано на фиг. 75 (*б*). Змѣйка имѣетъ назначеніе придерживать крайніе шлаги и, кромѣ того, дѣлается для красоты.

Фиг. 24.



26. Вязка узловъ.

Прямой узелъ (фиг. 25). Этимъ узломъ связываются два конца для не сильной тяги. Если тяга сильна, то прямой узелъ такъ затянетъ, что его нельзя будетъ развязать.

Фиг. 25.



Рифовый узелъ (фиг. 26) вяжется такъ же, какъ и прямой, но съ петлей, чтобы его легко было развязать. Рифъ-сезни у косыхъ парусовъ и у шлюпочныхъ вяжутся такимъ узломъ.

Простой штыкъ (фиг. 27). Простымъ штыкомъ вяжутся вообще концы, кабельтовы или перлиня для тяги.

Чтобы отличить вѣрно сдѣланный штыкъ отъ не вѣрно сдѣланнаго, надо сблизить полуштыки на коренной части: если выходитъ выбленочный узелъ, то штыкъ завязанъ вѣрно, а если выходитъ петля—не вѣрно.

Фиг. 26.



Когда штыкъ завязанъ, то конецъ перлиня прихватывается къ коренной части ворсой, причемъ, ворса берется не прямо кругомъ, а восьмеркой.

Фиг. 27.

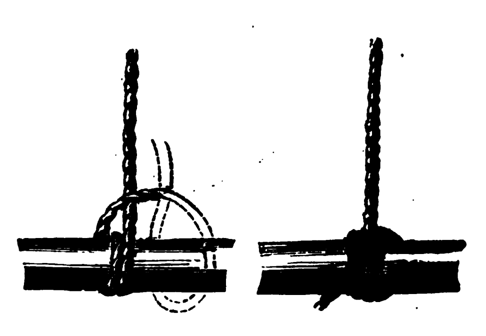


Полуштыкъ. Полуштыкомъ называется каждый захватъ концомъ вокругъ коренной части. Два полуштыка составляютъ штыкъ.

Задвижной штыкъ (фиг. 28) вяжется при подъемѣ рангоутныхъ деревъ и, вообще, въ тѣхъ случаяхъ, когда приходится вязать конецъ за середину гладкаго и круглаго дерева, при подъемѣ и т. п.

Штыкъ съ двумя шлагами (фиг. 29). Этимъ штыкомъ вяжутся перлиня и швартовы за рымы и палы, когда не требуется имѣть концы въ готовности для быстрой отдачи.

Фиг. 28.



Такой способъ вязки перлиней преимущественъ въ томъ отношеніи, что простой штыкъ можетъ затянуться и поползти, а штыкъ съ двумя шлагами не затянется.

Фиг. 29.



Плоскій штыкъ (фиг. 30) употребляется для связыванія тонкаго троса съ толстымъ, когда простымъ штыкомъ или другимъ узломъ связать ихъ нельзя.

Рыбацкій штыкъ (фиг. 31) употребляется для привязыванія перлиней и кабельтоновъ къ скобамъ верповъ

Примѣчаніе. Если два кабельтова, будучи связаны штыками, не пройдутъ въ клюзъ, то ихъ можно связать, какъ

Фиг. 30.



показано на фиг. 32, прядями ворсы на подобіе коренныхъ бензелей.

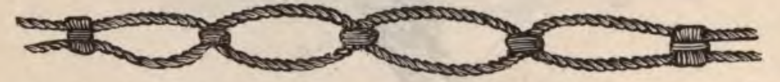
Такихъ схватокъ, смотря по силѣ тяги, дѣлаютъ шесть и болѣе.

Фиг. 31.



Бесѣдочный узелъ, ординарный (фиг. 33). Вяжется вмѣсто бесѣдки. Этотъ узелъ тѣмъ удобенъ, что онъ не можетъ затянуться.

Фиг. 32.

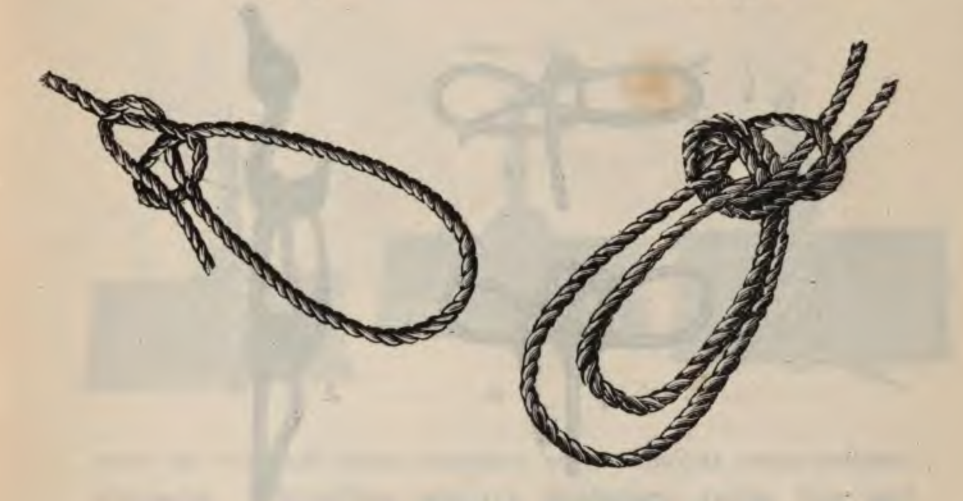


Бесѣдочный узелъ двойной (фиг. 34). Двойной бесѣдочный узелъ служитъ для той же цѣли, что и ординарный. При вязаніи его, нужно одну петлю дѣлать длиннѣе другой: на длинную человѣкъ садится, а короткая обхватываетъ его туловище подъ мышками, такъ что обѣ руки его свободны для работы.

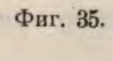
Простой гачный узелъ (фиг. 35) служитъ для закладыванія лопаря толстаго троса на гакъ талей. Тонкій тросъ

такъ за гакъ не закладываютъ; онъ можетъ легко съѣхать со спинки гака, и тогда узелъ сдастъ.

Фиг. 33. Фиг. 34.



Двойной гачный узелъ (фиг. 36) служитъ для закладыванія на гакъ талей тонкаго лопаря. Иначе, этотъ узелъ

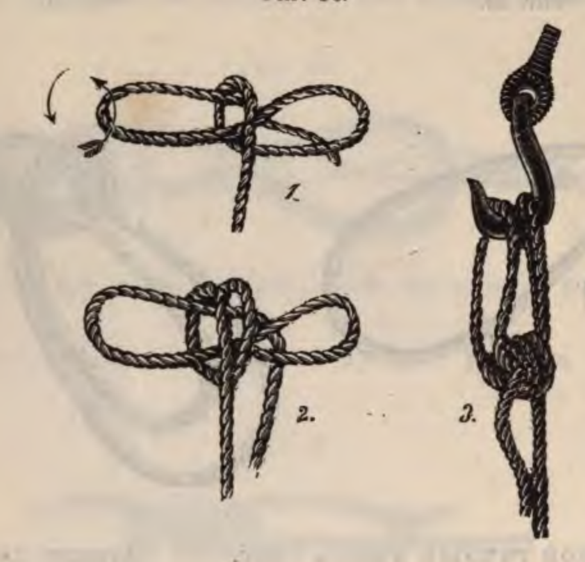


Фиг. 35.

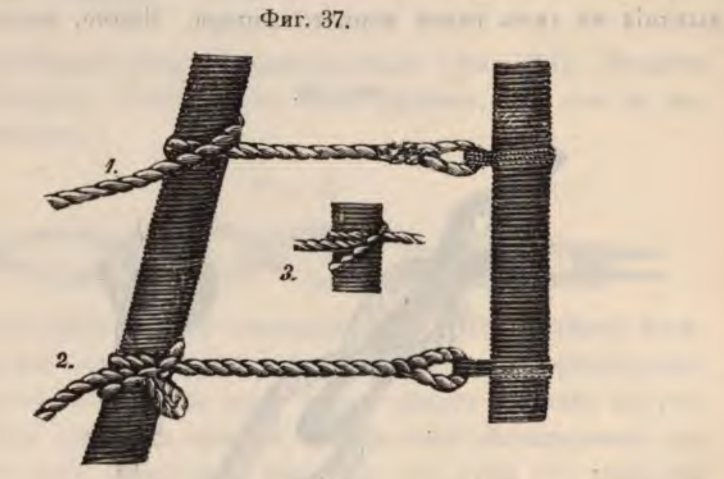


называется **талрепнымъ** потому что такъ закладываются талрепа вантъ на гакъ сей-талей.

Фиг. 36.



Фиг. 37.



Выбленочный узелъ (фиг. 37) употребляется для вязки выбленокъ на ванты. Этотъ узелъ вяжется во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда удавка или удавка со шлагомъ не надежны.

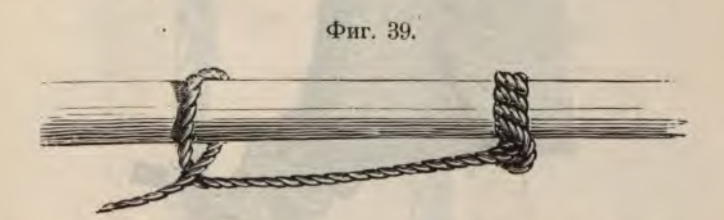
Удавка (фиг. 38) вяжется во всѣхъ случаяхъ, когда конецъ надо привязать или обвязать вокругъ чего-нибудь скоро чтобы узелъ затянуть туго и чтобы, при тягѣ, онъ не сдалъ. Удавка не затянется туго только въ томъ случаѣ, если обвя-

Фиг. 38.



зать ею толстый тросъ вокругъ какого-нибудь очень тонкаго предмета, напримѣръ, вокругъ желѣзнаго прута. При тягѣ снасти, привязанной къ какому-либо рангоутному дереву удавкой, послѣднiй можетъ сползти, если тянуть не въ сторону узла, а обратно. Особенно это можетъ случиться, если удавка затянута на очень гладкомъ и ровномъ мѣстѣ.

Фиг. 39.



Удавка со шлагомъ (фиг. 39) вяжется при буксировкѣ рангоута и бревенъ, при подъемѣ рангоутныхъ деревъ и, вообще, въ тѣхъ случаяхъ, когда тяга идетъ вдоль какого-нибудь бруса, бревна или рангоутнаго дерева.

Шкотовый узелъ (фиг. 40) употребляется тогда, когда надо снасть взять въ очко *серединой*.

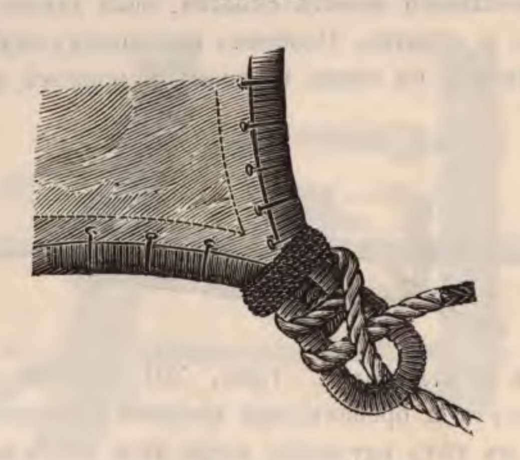
Брамъ-шкотовый узелъ. (фиг. 41) употребляется тогда, когда нужно какую-нибудь снасть ввязать *концомъ* въ очко.

Фиг. 40.



Примѣчаніе. Чтобы брамъ-шкотовый узелъ не затянуло, надо положить въ узелъ деревянный клевантъ. Тогда, чтобы этотъ узелъ развязать—стоитъ выколотить клевантъ, и шлаги узла ослабнутъ.

Фиг. 41.



Сваечный узелъ (фиг. 43) употребляется при обтягиваніи шлаговъ бензеля и въ другихъ случаяхъ.

Стопорный узелъ (фиг. 44) употребляется при положеніи стопоровъ на снасти.

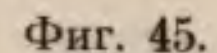
Фиг. 42. Фиг. 43.



Фиг. 44.



Шлаги на фордунахъ (колышки) (фиг. 45) дѣлаются въ томъ случаѣ, если желаютъ укоротить пеньковую снасть.

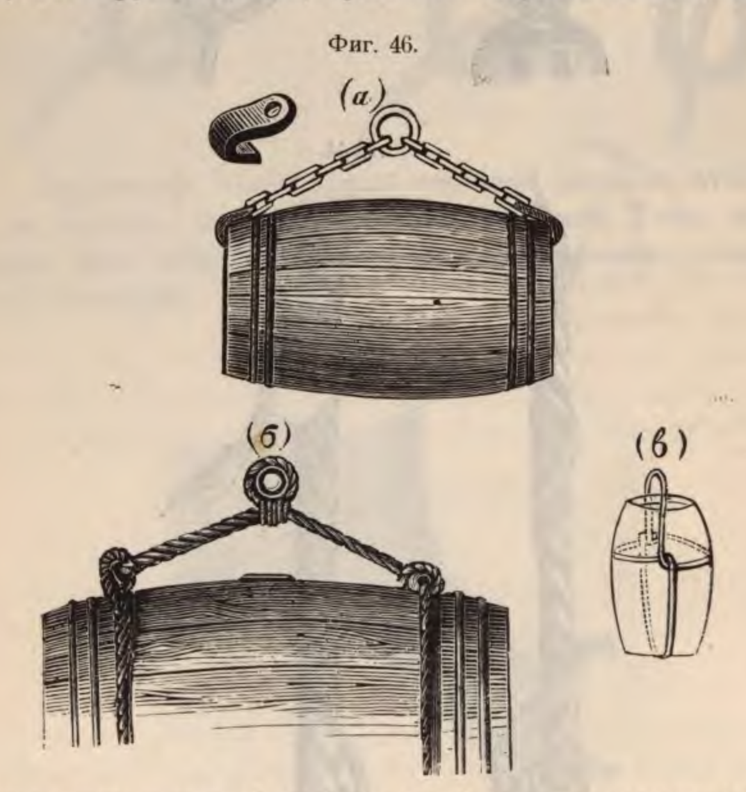


Фиг. 45.



На проволочныхъ фордунахъ колышки не дѣлаются, потому вто, отъ крутого изгиба, проволоки могутъ сломаться. Ихъ

Фиг. 46.



просто складываютъ бухтой, и стоячія части прихватываютъ ворсой между собою.

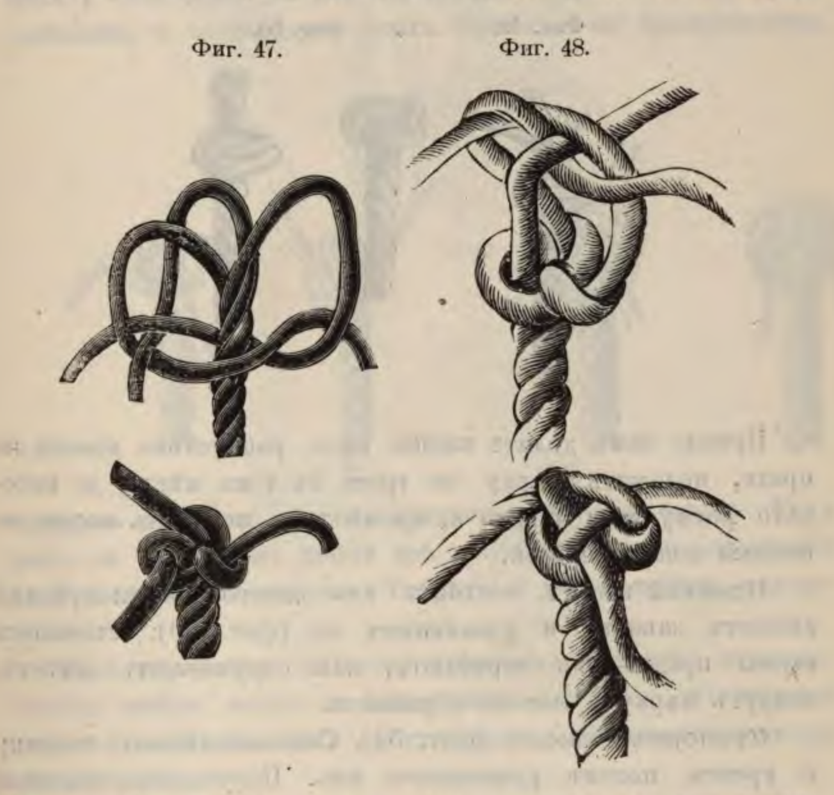
Бочечные стропы (фиг. 46). Бочки поднимаются либо помощью особыхъ строповъ съ храпами (а), закладываемыми

за уторы бочекъ, либо помощью строповъ съ двумя коушами на концахъ и однимъ по срединѣ (б); либо, наконецъ, вокругъ бочекъ обвязываютъ конецъ, какъ показано на фиг. (в) и на такомъ концѣ бочку поднимаютъ стоймя.

27. Обработка кноповъ, мусинговъ и оплетаніе концовъ.

Кнопы служатъ для укрѣпленія коренныхъ концовъ нѣкоторыхъ снастей, концовъ, стопоровъ, фалреповъ и проч.

Фиг. 47. Фиг. 48.



По способу выдѣлки и по мѣсту приложенія, они различаются на: а) простой, б) стопорный, в) талрепный, г) буйрепный, и д) кнопъ безъ пробивки. Есть еще кнопы, замѣняющіе сплесни и служащіе для сращиванія двухъ концовъ, какъ-то: е) сдвижной или вантовый и ж) двойной сдвижной или англійскій вантовый.

Чтобы сдѣлать кнопъ, надо конецъ троса распустить на пряди, обнести послѣднія одну подъ другую и обтянуть. Отъ того образуется завивка кнопа или полуколесо (фиг. 47).

Если пряди сложить крестомъ такъ, какъ показано на фиг. 48, то получится рѣпка или крестъ.

Колесо кнопа (фиг. 49) образуется сверхъ полуколеса; для этого пряди пробиваютъ еще разъ рядомъ съ прядями полуколеса, такъ, чтобы составилось шесть шлаговъ.

Фиг. 49. Фиг. 50.



Прежде чѣмъ дѣлать кнопъ, надо, распустивъ конецъ на пряди, положить марку на тросъ въ томъ мѣстѣ, до котораго распущены пряди, и, кромѣ того, положить марки на каждый конецъ прядей.

Простой кнопъ состоитъ изъ одного колеса: прядями дѣлаютъ завивку и удваиваютъ ее (фиг. 50); оставшіеся концы прядей или обрѣзаютъ, или скручиваютъ вмѣстѣ, кладутъ марку и потомъ обрѣзаютъ

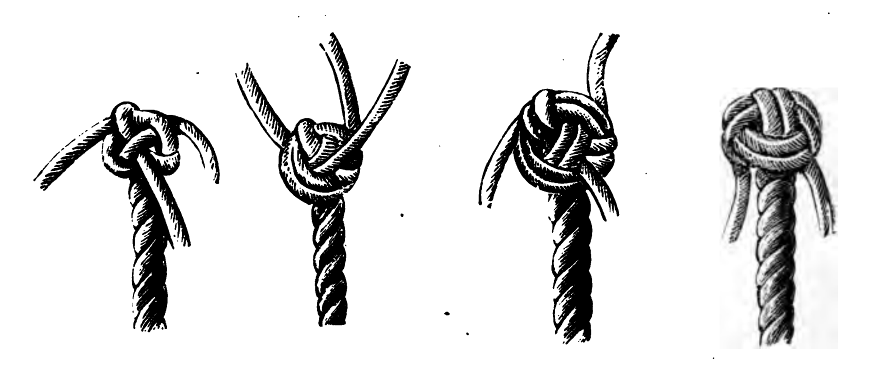
Стопорный кнопъ (фиг. 51). Сначала дѣлаютъ завивку и крестъ, потомъ удваиваютъ ихъ. Получается большой круглый кнопъ, который называется также кнопомъ съ двойной рѣпкой. Пряди обрѣзаются послѣ того, какъ вздвоена рѣпка, или онѣ пробиваются подъ шлаги колеса внизъ, такъ, чтобы вышли у шейки кнопа, и потомъ обрѣзаются вплотную у троса.

Стопорные кнопы иногда обшиваются парусиной. Для этого обшивается каждая прядь особо, какъ только конецъ распущенъ на пряди, при чемъ швы поворачиваются такъ, чтобы ихъ не было видно.

Фалрепные кнопы, обшиваемые краснымъ сукномъ, дѣлаются совершенно такъ же.

Талрепный кнопъ (фиг. 52 и 53) образуется изъ завивки и двухъ пробивокъ; но завивка дѣлается не такъ, какъ у стопорнаго кнопа, гдѣ каждая прядь завивается подъ сосѣднюю, а черезъ одну прядь. Прибавки же пропускаются,

Фиг. 51.



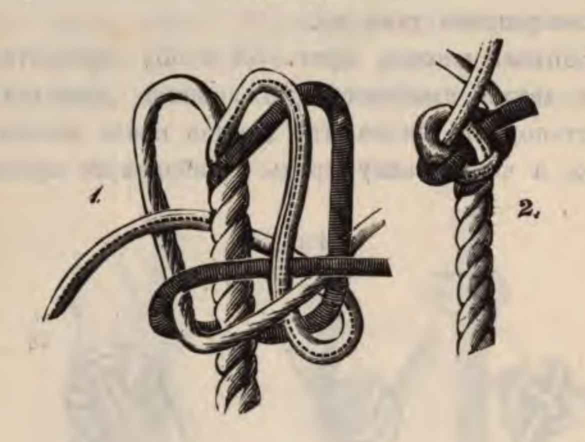
первая — внизъ по прядямъ завивки, а вторая вверхъ. Такъ какъ въ талрепномъ кнопѣ двѣ пробивки, то его называютъ двойнымъ пробивочнымъ. Талрепный кнопъ крѣпче стопорнаго.

При обработкѣ кноповъ, слѣдуетъ обращать вниманіе, чтобы шейка кнопа не была слаба; для этого всѣ завивки нужно осаживать какъ можно болѣе на нераспущенную часть троса.

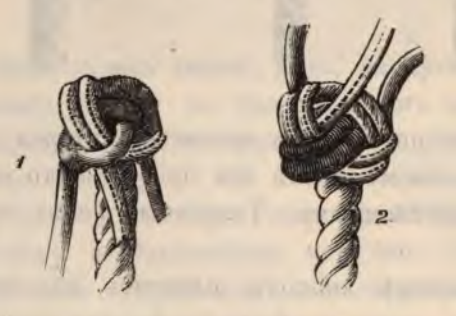
Кнопъ у канатнаго стопора иногда дѣлается изъ шести прядей (фиг. 53). Для этого вырубается конецъ достаточной длины для образованія двойного стопора. Серединою онъ пропускается въ ушко гака, а концы складываются вмѣстѣ и схватываются въ томъ мѣстѣ, до котораго надо рас-

пускать пряди. Когда пряди будутъ распущены, то всѣми шестью прядями дѣлается обыкновенный талрепный или стопорный кнопъ.

Фиг. 52.



Фиг. 53.



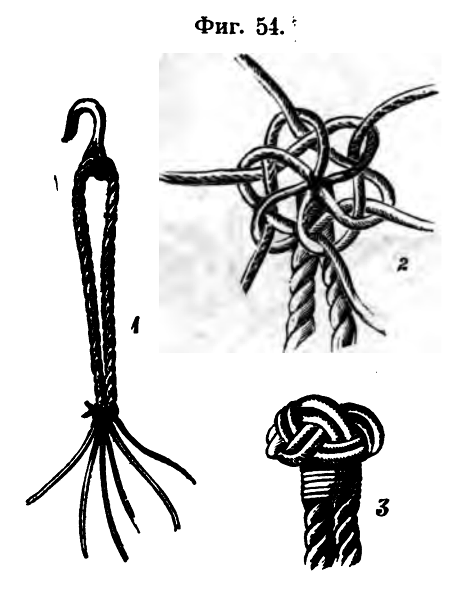
Буйрепный кнопъ дѣлается на концѣ буйрепа кабельной работы и служитъ для того, чтобы держать конецъ, которымъ буйрепъ вяжется къ якорю.

Кнопъ безъ пробивки употребляется тамъ, гдѣ не нужно большой крѣпости, какъ напримѣръ, у фалреповъ у тросовыхъ дужекъ ведеръ и проч. Концы прядей у этого кнопа или обрѣзаются вплотную къ кнопу, или скручи-

ваются вмѣстѣ, укрѣпляются маркой и потомъ обрѣзаются.

Сдвижной кнопъ (фиг. 55) дѣлается слѣдующимъ образомъ: распускаютъ два конца троса и складываютъ ихъ какъ для короткаго сплесня; потомъ концами прядей дѣлаютъ по полуколесу около нераспущенной части встрѣчнаго троса.

Фиг. 54.



Сдвижные кнопы употребляются при сращиваніи лопнувшаго или перебитаго стоячаго такелажа.

Вантовый кнопъ (фиг. 56) дѣлается такъ же, какъ и сдвижной. Оставшіяся отъ кнопа пряди распускаютъ на волосы и кладутъ тренью, а тросъ клетнюютъ до самаго кнопа. На проволочномъ тросѣ вантовый кнопъ покрывается голландской оплеткой.

Вантовый кнопъ замѣняетъ короткій сплесень и имѣетъ то преимущество передъ послѣднимъ, что его можно дѣлать съ болѣе короткими концами прядей, отчего тросъ не такъ укорачивается. Кромѣ того, вантовый кнопъ дѣлается скорѣе, нежели сплесень, и отъ тяги такелажа, на которомъ онъ

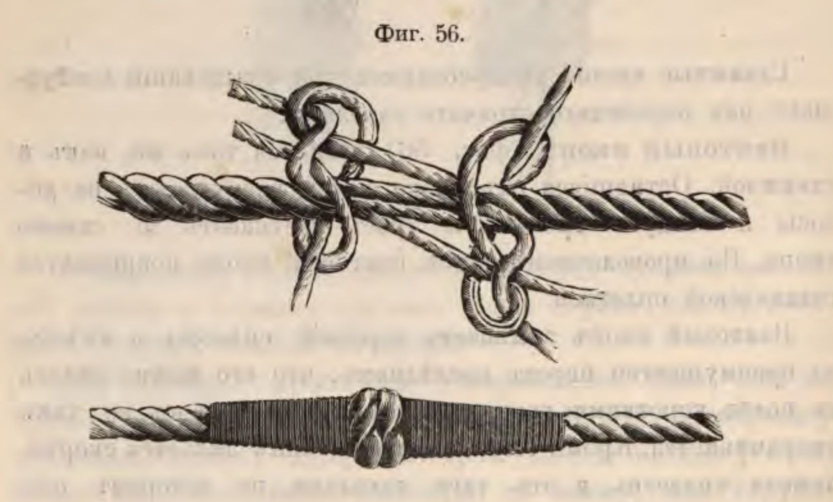
сдѣланъ, онъ не только не слабѣетъ, но затягивается еще болѣе.

Фиг. 55.

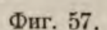


Мусингомъ, называется кнопъ, сдѣланный на серединѣ троса. Мусинги различаются по числу прядей, изъ которыхъ дѣлаются, и по способу завивки ихъ.

Фиг. 56.



*М*усинги дѣлаются изъ 3-хъ, 6-ти и 8-ми концовъ (фиг. 57). Чтобы сдѣлать мусингъ изъ трехъ концовъ, въ середину конца, изъ котораго будутъ дѣлать мусингъ, вплеснивають другой конецъ такой же толщины; продѣваютъ всѣ три конца въ тросѣ такъ, чтобы сплесень пришелся между прядями троса, а концами дѣлаютъ мусингъ.


Фиг. 57.



Мусинги большею частью выдѣлываются прямо изъ прядей. Для этого берутъ прядь соотвѣтствующей толщины, разрубаютъ ее на куски и подъ каждую прядь троса пробиваютъ по куску взятой пряди. Въ трехъ-прядномъ тросѣ пробиваютъ три куска, такъ что получается шесть концовъ, а въ четырехъ-прядномъ—четыре куска, и получается восемь концовъ.

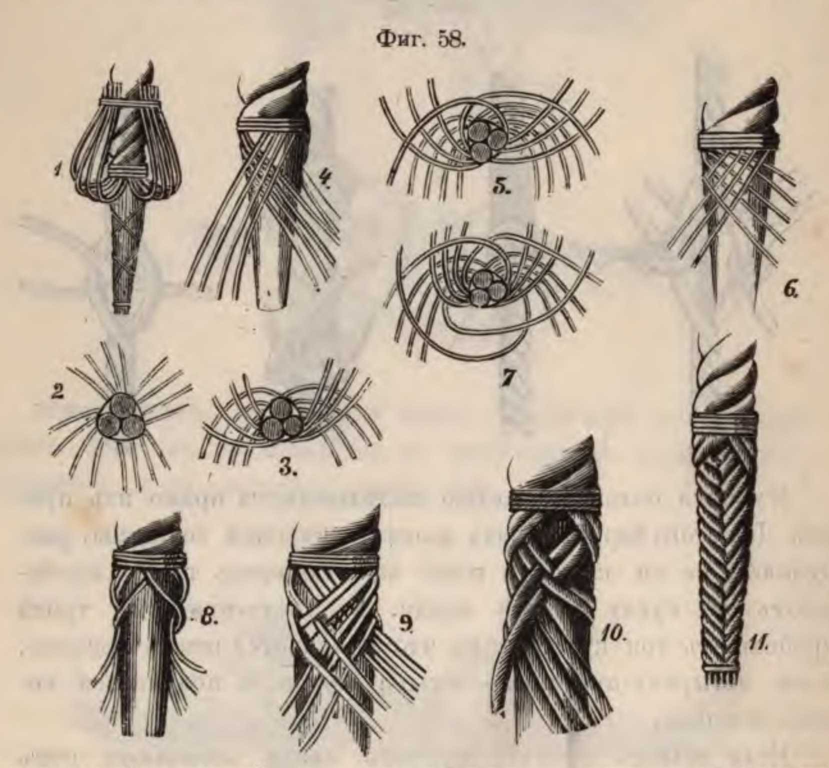
Если нуженъ крѣпкій мусингъ, пряди завиваютъ какъ въ стопорномъ или талрепномъ кнопѣ, и дѣлаютъ двѣ пробивки. Если же нуженъ мусингъ широкій, какъ наприм., на шкентеляхъ выстрѣла, то прядями дѣлаютъ завивку и пробивку, какъ въ обыкновенномъ кнопѣ; или связываютъ концы каждой пряди узлами и потомъ связываютъ сосѣднія пряди попарно. Концы прядей расчесываютъ на волосы, кладутъ по тросу тренью и заклетневываютъ до мусинга. Мусингъ

оплетается, но, передъ оплеткой, его предварительно околачиваютъ мушкелемъ и выравниваютъ концами прядей.

Оплетаніе концовъ. Чтобы концы снастей не распускались, ихъ оплетаютъ.

Оплетки бываютъ: татарская, голландская и оплетка съ обносомъ. Болѣе всего употребительна татарская оплетка (фиг. 58). Ее работаютъ два человѣка. Чтобы оплести тросъ

Фиг. 58.



татарской оплеткой, его распускаютъ до марки, и отдѣляютъ для оплетки наружныя каболки, числомъ, смотря по толщинѣ троса. Изъ внутреннихъ каболокъ вырѣзаютъ третью часть у самой марки, а нѣсколько ниже отрѣзаютъ еще половину оставшихся, Это дѣлается для того, чтобы оплетенный конецъ не былъ толще снасти и чтобы сама оплетка нѣсколько заострялась книзу. Когда каболки вырѣзаны, то двумя или

тремя оставшимися каболками обматываютъ остальныя на-крестъ, и придаютъ концу форму рѣдьки. На послѣднюю и кладутъ оплетку. Чтобы оплетка вышла жесткая, каболки нужно все время подкручивать, и туго обтягивать обнесенные шлаги.

Оплетка заканчивается маркой, которая кладется одною изъ вырѣзанныхъ каболокъ. Ниже марки обрѣзаютъ оставшіеся концы каболокъ и рѣдьки, но, предварительно, оплетку околачиваютъ, чтобы она приняла видъ усѣченнаго конуса и не была граненой, какою она обыкновенно выходитъ изъ работы при несоблюденіи этой мѣры.

Голландская оплетка. (фиг. 59) кладется голландскою ниткою, шкимушкой и шкимушгаромъ. Конецъ троса изготовляется совершенно также, какъ и для татарской оплетки, а изъ среднихъ дѣлаютъ рѣдьку.

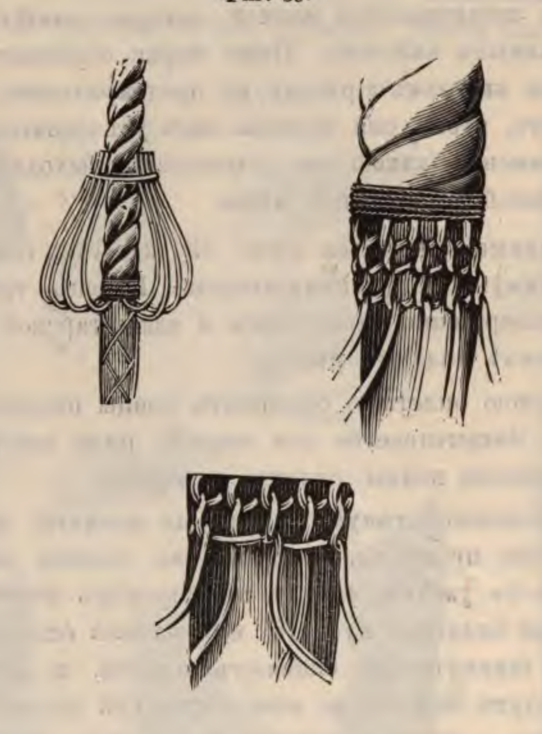
Голландскою оплеткою оплетаютъ концы перлиней и кабельтововъ. Заканчивается она маркой, ниже которой обрѣзаютъ оставшіеся концы оплетки и рѣдьки.

Чтобы положить такую оплетку на мусинги, кранцы и т. п. неровные предметы, которые она должна покрывать ровно, какъ въ узкомъ, такъ и въ широкомъ мѣстѣ, то, например, для оплетенія мусинга при началѣ оплетки, концы прядей или шкимушгара свиваютъ вмѣстѣ, и сдвоенными концами, ведутъ оплетку до того мѣста, гдѣ мусингъ значительно толще, а потомъ начинаютъ оплетать ординарными концами. Когда оплетка минуетъ самое толстое мѣсто, концы начинаютъ выпускать, оставляя ихъ подъ оплеткой. Концы оплетки на мусингахъ распускаютъ на волосы, берутъ по тросу, и, вплотную подъ шейку, кладутъ клетень, который закрываетъ и держитъ концы оплетки.

На кранцахъ и баластинахъ, гдѣ нельзя кончить оплетку клетнемъ, сбавляютъ число концовъ въ оплеткѣ до тѣхъ поръ пока не останется 5 или 6 прядей; ими дѣлаютъ крестъ, а оставшіеся концы пробиваютъ подъ оплетку и обрѣзаютъ.

Если въ голландской оплеткѣ слишкомъ много концовъ противъ толщины оплетаемаго предмета, то оплетка будетъ не плотно облегать его и не предохранитъ хорошо отъ сырости. Если же концовъ мало, то оплетка будетъ рѣдка

Фиг. 59.

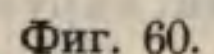


и между завивками будутъ оставаться промежутки, куда проникнетъ сырость. Впрочемъ, голландская оплетка, даже хорошо положенная, не закрываетъ троса вполнѣ, а потому вездѣ, гдѣ она кладется для предохраненія троса отъ сырости, необходимо тросъ подъ ней осмолить и обернуть клетневиной.

Оплетка съ обносомъ (фиг. 60) употребляется для задѣлыванія концовъ перлиней и кабельтововъ. Обносъ дѣлается шкимушгаромъ или хорошо ссученой шкимушкой. За-

канчивается оплетка или простой маркой, или маркой со змѣйкой.

Гдѣ нужна красивая оплетка, кладутъ оплетку съ обносомъ, но шлаги самой оплетки не загибаютъ поочередно вверхъ и внизъ, а берутъ все время полуштыками за обносъ снизу вверхъ.



Фиг. 60.

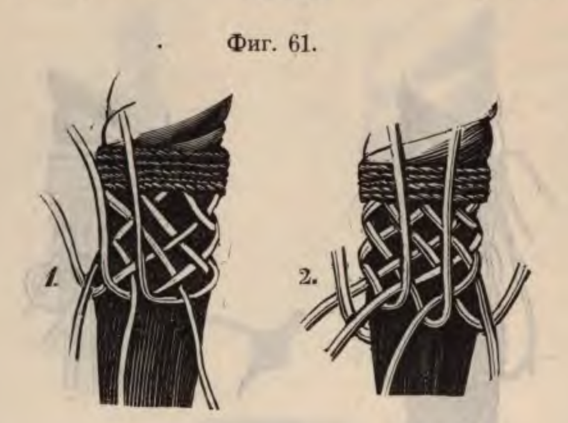


На кнопы и мусинги можно класть оплетку изъ одного конца. Для этого берутъ, смотря по величинѣ кнопа, линь или шкимушгаръ подходящей толщины и дѣлаютъ основу для оплетки на рукѣ. Потомъ надѣваютъ основу на кнопъ и раздвигаютъ шлаги ея такъ, чтобы оплетка легла ровно. Когда шлаги основы выравнены, дѣлаютъ оплетку, пробивая ея концы длинной и тонкой свайкой. Прежде чѣмъ класть такую оплетку, необходимо линь хорошенько вытянуть, чтобы

впослѣдствіи шлаги оплетки не ослабли и чтобы самая оплетка не соскочила съ кнопа.

Оплетка накрестъ (фиг. 61), какъ очень плотная, кладется на сплесни. Ею можно также обдѣлывать концы снастей. Кромѣ того, она очень красива. Кладется она слѣдующимъ образомъ: конецъ подъ оплетку обдѣлывается такъ же какъ и для татарской оплетки; наружныя каболки отдѣляются,

Фиг. 61.



а изъ внутреннихъ дѣлается рѣдька. Наружныя свиваются попарно въ шкимушки, которыхъ должно быть четное число. Шкимушки, начиная съ любого мѣста, свиваютъ попарно накрестъ вправо и внизъ. Когда всѣ шкимушки по окружности троса перевиты, начинаютъ перевивать ихъ влѣво съ сосѣдними шкимушками; и такъ чередуютъ перевивку то вправо, то влѣво, пока оплетка ни будетъ кончена. Тогда, конецъ оплетки крѣпятъ маркой, и оставшіеся концы обрѣзаютъ.

Фалрепная оплетка (фиг. 62) плетется на подобіе татарской. Ее работаютъ два человѣка. Для этой оплетки берется столько концовъ, чтобы оплетка не была ни слаба, ни туга на тросѣ. Она ведется не ординарными кончиками, какъ татарская, а по два или по три кончика рядомъ.

Свитень (фиг. 63) плетется изъ шкимушекъ, на которыя распущенъ конецъ троса. Число шкимушекъ зависитъ отъ

толщины троса. Употребляются свитни на концахъ стопоровъ, у строповъ блоковъ и тамъ, вообще, гдѣ конецъ троса надо сдѣлать мягкимъ и постепенно утоняющимся. Это послѣднее

Фиг. 62.



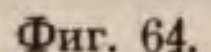
условіе необходимо, чтобы удобнѣе было закладывать его или вязать.

Фиг. 63.



При дѣланіи свитня, шкимушки надо обтягивать внизъ, потому что если ихъ обтягивать поперекъ, то свитень будетъ очень жесткій.

Чтобы свитень понемногу утончался къ концу, выпускаютъ шкимушки почти отъ самой марки. Чтобы эти концы не вылѣзали изъ свитня, ихъ распускаютъ на волосы, пробиваютъ раза два въ свитень и обрѣзаютъ, или же, развивъ



Фиг. 64.



кончикъ на волосы, свиваютъ его съ другимъ кончикомъ, которымъ продолжаютъ работу. Заканчивается свитень маркой. Если онъ долженъ кончаться двумя косами, то шкимушки раздѣляютъ пополамъ и косы плетутъ изъ каждой половины. Марка на концы свитней кладется парусной ниткой и простегивается иголкой сквозь конецъ свитня. Можно класть марку и одной изъ каболокъ, которыми плели свитень.

Если тросъ очень толстъ, то обдѣлывать его свитнемъ неудобно, потому что свитень будетъ жестокъ и вырѣзанныя шкимушки будутъ вылѣзать изъ свитня. Въ такомъ случаѣ концы толстыхъ тросовъ, каковы винтъ-лопаря, перевей-топенанты и проч., лучше обдѣлывать татарской оплеткой, и когда она будетъ кончена, то шкимушки. оставленныя длиннѣе рѣдьки, раздѣлить попаламъ и изъ каждой половины плесть косу длинною въ $^3/_4$ аршина.

Сезни для парусовъ (фиг. 64) плетутся такъ же какъ свитни. Берется 5 шкимушекъ изъ 4-хъ каболокъ каждая; серединою онѣ обносятся вокругъ клеванта и крѣпятся бензелькомъ изъ каболки. Затѣмъ изъ всѣхъ 10 каболокъ плетется сезень; когда онъ будетъ сплетенъ на четверть аршина, шкимушки раздѣляютъ пополамъ и плетутъ отдѣльно каждую половину, дюйма на 4: потомъ соединяютъ опять всѣ шкимушки вмѣстѣ и плетутъ еще четверть аршина, потомъ дѣлаютъ еще очко; на конецъ сезня кладутъ марку; чтобы она не соскочила, простегиваютъ ее (фиг. 64).

28. Маты: тканый и плетеный, шпиковка матовъ, тканье грунтововъ, плетеніе сезней, изготовленіе каболочныхъ стропов.

Маты бываютъ тканые и плетеные. Какъ тѣ такъ и другіе для большей мягкости шпикуются.

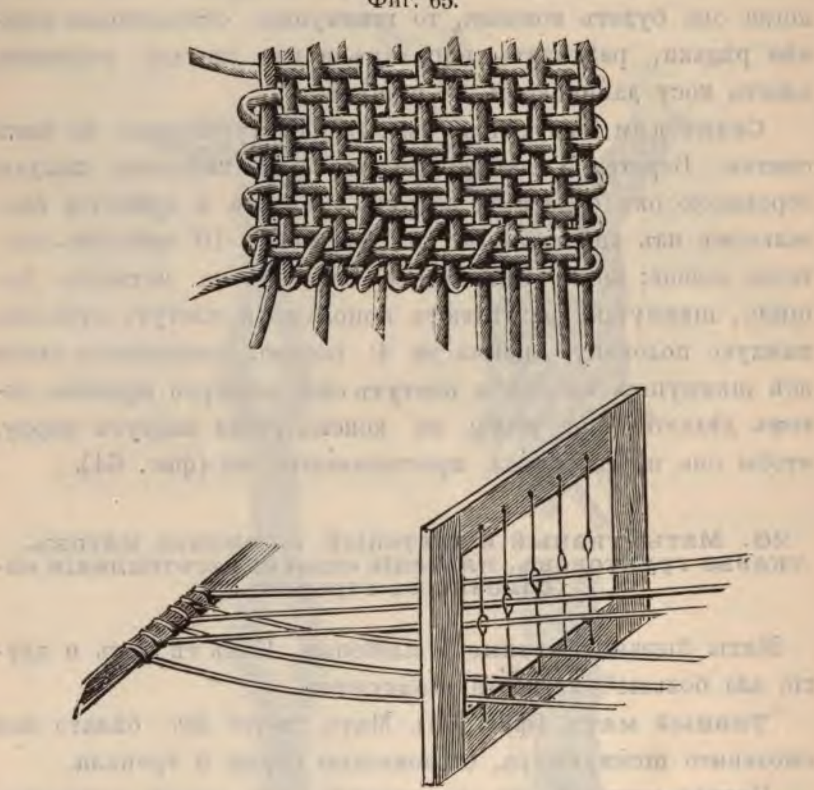
Тканый матъ (фиг. 65). Матъ ткется изъ бѣлаго или смоленаго шкимушгара, съ помощью берды и трепала.

Первая состоитъ изъ деревянной рамы, между двумя сторонами которой сдѣланъ переплетъ петлями изъ шкимушгара. Иногда переплетъ берды дѣлается деревянный изъ тоненькихъ дощечекъ. Трепаломъ называется доска крѣпкаго дерева въ сажень длиною, съ ручкой. Одна кромка трепала заострена.

Продольныя нити, проходящія попеременно въ петли и въ просвѣты берды, называются основой мата, а поперечныя нити называются утокомъ.

Чтобы продѣть основу мата, надо къ какимъ-нибудь стойкамъ прихватить два круглыхъ рейка на такомъ разстоянiи другъ отъ друга, какое опредѣлится длиною мата. Потомъ взять шкимушгаръ, закрѣпить конецъ его на одномъ

Фиг. 65.

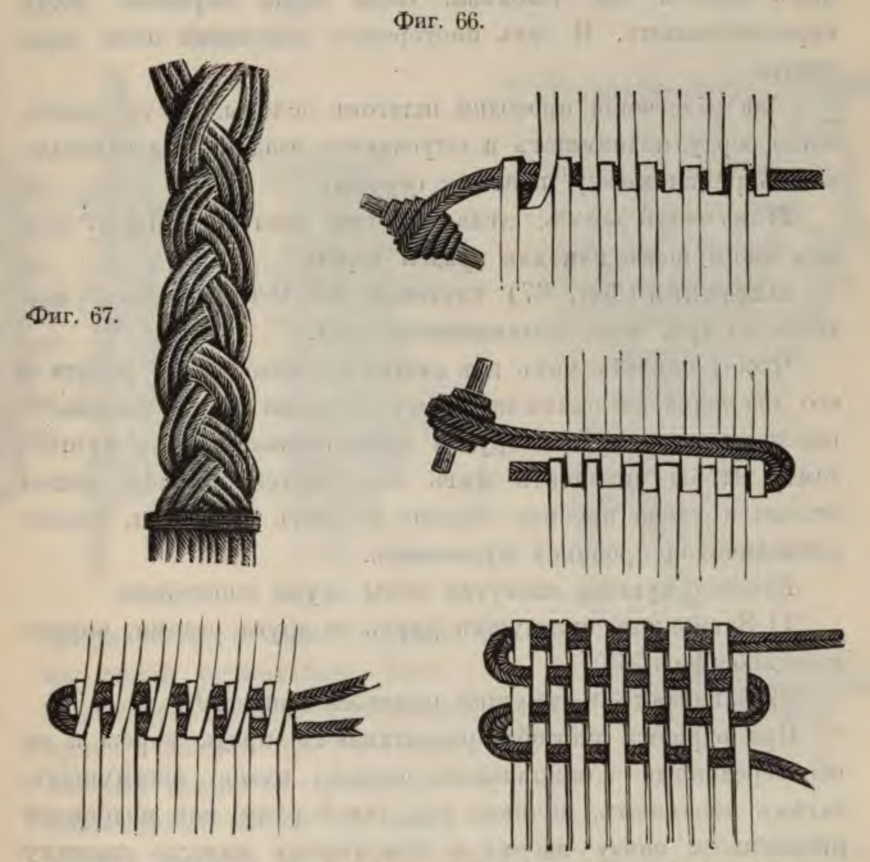


изъ рейковъ, продѣть въ берду между переплетомъ, вытянуть его и закрѣпить за другой реекъ. Отъ этого рейка вести его къ первому, продѣвая въ петлю берды; потомъ отъ перваго ко второму и т. д., пока вся основа ни будетъ во столько нитей, сколько опредѣляется шириною мата.

Когда основа готова, продѣваютъ утокъ и поднимаютъ и опускаютъ берду, приколачивая всякiй разъ утокъ, когда рама будетъ поднята и (безъ утока), когда она будетъ опу-

щена. Для тканья неширокихъ матовъ, въ полъ сажени, напримѣръ, нужно 5 человѣкъ: одинъ на трепало, двое на утокъ и двое для подъема и опусканія берды. Для широкихъ матовъ, въ сажень, напримѣръ, надо 8 человѣкъ: двое съ

Фиг. 66.



Фиг. 67.

трепалами, двое на утокъ и четверо для подъема и опусканія берды.

Когда тканье мата закончено, основу обрѣзаютъ дюймовъ на 8 отъ послѣдняго шлага утока; затѣмъ пробиваютъ концы основы въ матъ; утокъ обрѣзаютъ, и конецъ его пробиваютъ въ матъ. Пробивку дѣлаютъ три раза; концовъ не обрѣзаютъ.

Чтобы тканье производилось правильнѣе и чище, необходимо имѣть двѣ доски въ помощь берды. Когда послѣдняя поднята, одну доску подводятъ подъ верхній рядъ основы, а на нижній накладываютъ другую доску, на которую по концамъ садятся два человѣка. Кода берда опущена, доски перекладываютъ. И такъ повторяютъ все время пока матъ ткется.

Для облегченія проводки шлаговъ основы, въ то время, когда берду поднимаютъ и опускаютъ, сзади берды закладываютъ рейки между шлагами основы.

Плетнеый матъ. дѣлается изъ плетенокъ (фиг. 66), изъ шкимушекъ или изъ прядей ворсы.

Плетенка (фиг. 67) плетется изъ 9-ти каболокъ, взятыхъ по три, какъ обыкновенная коса.

Чтобы сдѣлать матъ изъ плетенокъ, надо чтобы работали его два человѣка; одинъ загибаетъ плетенки и прокладываетъ плетенки утока (d), а другой приколачиваетъ ихъ мушкелемъ. Чтобы закончить матъ изъ плетенокъ, надо концы основы и утока пробить обратно въ матъ раза три, плотно приколачивая пробивку мушкелемъ.

Изъ шкимушекъ плетутся маты двумя способами:

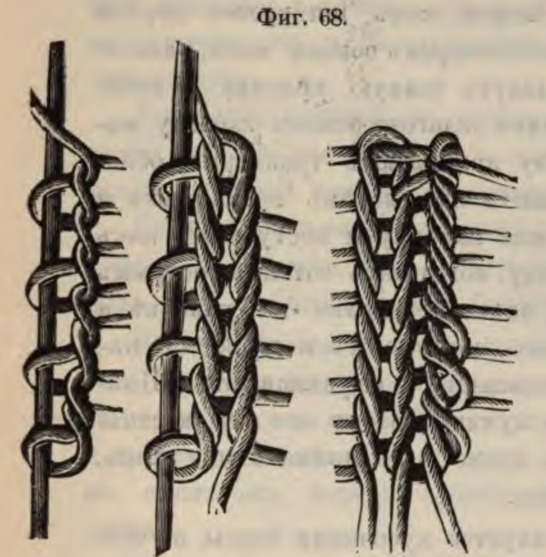
1) Завиваютъ шкимушки другъ за друга рядами, вправо и влѣво (фиг. 68).

2) Завиваютъ шкимушки наискось (фиг. 69).

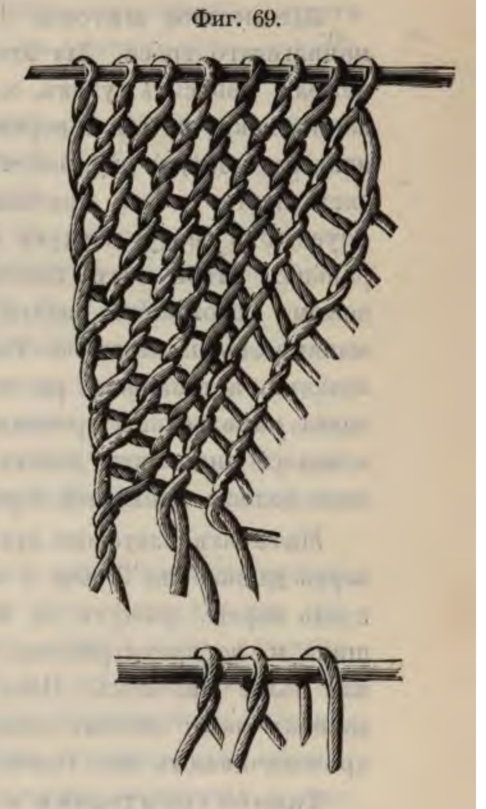
При первомъ способѣ растягиваютъ прядь ворсы и на нее серединами навѣшиваютъ сколько нужно шкимушекъ, затѣмъ завиваютъ, начиная отъ лѣвой руки, всѣ половинки шкимушекъ снизу вверхъ и обтягиваютъ каждую завивку возможно туже. Когда завивка доведена до правой стороны, начинаютъ завивать шкимушки влѣво тоже снизу вверхъ, и такъ далѣе. Чтобы закончить такой матъ, концы шкимушекъ пробиваютъ обратно въ матъ, раза три или четыре, обтягиваютъ и обрѣзаютъ. Чтобы матъ былъ плотный, шкимушки сучатъ въ три или болѣе каболокъ и завивки обтягиваютъ какъ можно туже.

При второмъ способѣ начинаютъ плетеніе точно такъ же; потомъ берутъ самую лѣвую шкимушку и завиваютъ обѣ части другъ за друга влѣво. Вторую прядь завиваютъ такъ: лѣвую ея половину завиваютъ съ правой половинкой первой

Фиг. 68.



Фиг. 69.



пряди, а ту, въ свою очередь, съ лѣвой половинкой. Такъ, завиваютъ всѣ навѣшенныя пряди и затѣмъ плетутъ матъ завивая концы съ правой стороны влѣво. Когда по лѣвой кромкѣ завивки мата онъ дойдетъ до требуемой длины, то, слѣдующую завивку не доводятъ до перваго конца, а только до третьяго; слѣдующую до пятаго конца и такъ далѣе, все до нечетныхъ концовъ. Между концами кладутъ прядь ворсы; концы загибаютъ вокругъ нея и пробиваютъ обратно въ матъ 5 или 6 разъ.

Такой матъ, если его сплести изъ прядей троса или толстыхъ шкимушекъ, отличается отъ другихъ своею мягкостью.

Если же его сплести изъ шкимушгара, то онъ годится на обносные сезни для парусовъ и для другихъ надобностей. Плетутъ его двое: одинъ завиваетъ пряди, а другой придерживаетъ завивки мата на лѣвой сторонѣ, чтобы онѣ не распускались.

Шпиковка матовъ. Тканый матъ шпикуется ворсой манильскаго троса. Для этого поперекъ основы мата, раньше нежели обносить утокъ, кладутъ тонкую палочку и завиваютъ вокругъ нея и верхнихъ шлаговъ основы каболку манильскаго троса; эту палочку прибиваютъ трепалами, обносятъ шлаги утока, прибиваютъ ихъ, затѣмъ поднимаютъ и опускаютъ берду; кладутъ еще палочку и поступаютъ какъ раньше. Чтобы снять палочку, когда матъ сотканъ, острымъ ножемъ разрѣзаютъ шлаги завитой каболки на палочкѣ и вынимаютъ послѣднюю. Такъ поступаютъ и со всѣми палочками, а шпиковку расчесываютъ и выравниваютъ. Шпиковка манильскимъ тросомъ лучше, потому что онъ жесткій и волоса шпиковки стоятъ прямо и не приминаются такъ, какъ волосы пеньковой ворсы.

Матъ изъ плетенокъ шпикуется кусочками ворсы въ четверть длиною по 3 или 4 каболки вмѣстѣ. Для этого берутъ, прядь ворсы, рѣжутъ ее на куски длиною въ четверть аршина и, во время работы, берутъ отъ такого куска по три или болѣе каболокъ. Послѣднія пробиваютъ подъ каждую завивку мата; потомъ кладутъ концы каболокъ накрестъ и приколачиваютъ ихъ головкой свайки.

Тканье грунтововъ и обносныхъ сезней. Грунтовы и обносные сезни ткутся такъ же, какъ и маты, но попарно. Для этого растягиваются двѣ основы рядомъ. Но, такъ какъ грунтовы и обносные сезни имѣютъ въ одномъ концѣ очко, а въ другомъ свитень, то ткется не вся основа сплошь, а только та часть, которая по длинѣ грунтова или сезня необходима, а промежутки между двумя ткаными частями оставляются безъ утока. По окончаніи тканья, эти промежутки (имѣющіе только продольныя нити основы) разрѣзаются такъ

чтобы изъ обрѣзанныхъ каболокъ можно было выдѣлать очко для одного сезня и свитень для другого. Очки дѣлаются такъ, какъ связные огона, и потомъ клетнюютъ ихъ шкимушгаромъ, дѣлая петли въ захлестъ. Можно очки дѣлать и слѣдующимъ образомъ: сдѣлать кренгельсъ изъ троса надлежащей толщины и конецъ грунтова или сезня обнести вокругъ этого кренгельса, а концы пробить въ тканую часть, три или четыре раза.

Если очко связное, то чтобы оно не раздирало тканой, части, на обѣ части очка, у самаго начала тканой часто кладутъ прямой бензель съ крыжемъ.

Если въ очко вводится коушъ, то, чтобы онъ держался крѣпче, послѣ того какъ будетъ заведенъ въ связное очко, подъ нимъ кладется прямой бензель съ крыжемъ.

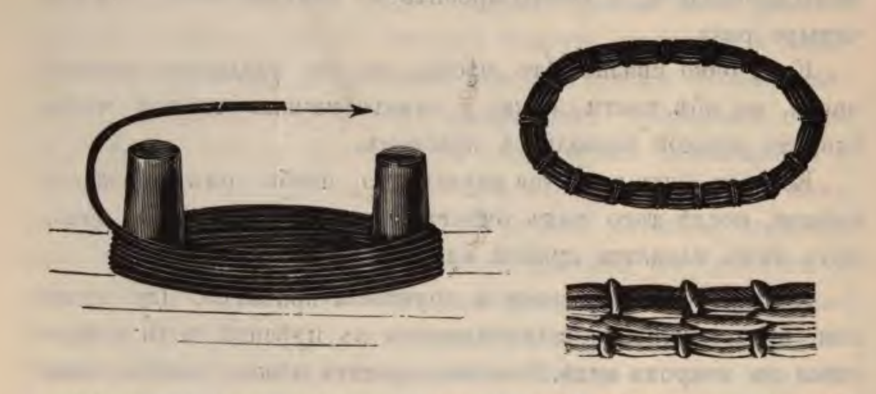
Иногда обносные сезни и грунтовы красятся. Для этого они предварительно вымачиваются въ прѣсной водѣ и красятся въ мокромъ видѣ. Понятно, красить можно только сезни и грунтовы тканые изъ бѣлаго шкимушгара, потому что въ смоленомъ, черезъ краску, всегда будетъ выступать смола.

Плетеніе сезней. Плетенки для крѣпленія шлюпочныхъ парусовъ, подвѣшиванія снастей и проч. плетутся изъ бѣлаго шкимушгара. Число концовъ должно быть нечетное. Начинаютъ плетенку съ середины и плетутъ, перекидывая кончики одинъ черезъ другой; крайнія шкимушки перекидываютъ поверхъ сосѣднихъ. Плетенка заканчивается маркой. Для образованія у нея очка, раздѣляютъ шкимушки и плетутъ отдѣльно на должное разстояніе двѣ плетенки, а потомъ опять соединяютъ ихъ и плетутъ вмѣстѣ.

Изготовленіе каболочныхъ строповъ. Каболочные стропы дѣлаются изъ шкимушгара или шкимушки, спущенной изъ каболокъ новой ворсы. Шкимушку сучатъ, смотря по толщинѣ троса изъ 3-хъ, 4-хъ, 5-ти и болѣе каболокъ. На разстояніи, равномъ длинѣ стропа, укрѣпляютъ двѣ стойки или два болта; конецъ шкимушгара крѣпятъ на одномъ

изъ нихъ, и обносятъ столько шлаговъ вокругъ болтовъ, сколько нужно для образованія стропа должной толщины. Шлаги кладутъ аккуратно и потомъ схватываютъ ихъ концомъ шкимушгара въ захлестъ такъ, чтобы разстояніе между петлями было три дюйма (фиг. 70).

Фиг. 70.



29. Остроплеваніе блоковъ, ординарный стропъ и двойной стропъ.

Блоки ввязываются въ ординарные стропы и двойные (фиг. 71 и 72).

Двойные стропы, вопервыхъ, крѣпче ординарныхъ, а, вовторыхъ, даютъ шкиву блока другое направленіе.

Сплесень ординарнаго стропа всегда бываетъ у той части блока, которая противоположна бензелю, а у двойного стропа—на щекѣ блока, въ одномъ изъ киповъ.

Чтобы остропить блокъ, надо прежде шкивъ его смазать карандашемъ съ саломъ, а кипъ насмолить, потомъ обернуть желобъ коуша смоленой клетневиной. Сломъ у стропа дѣлается или машинкой или прядью ворсы и драйками. Въ первомъ случаѣ перемычки машинки должны быть обмотаны ворсой, чтобы желѣзомъ не повредило клетня на стропѣ.

На стропы кладутъ прямые бензеля съ крыжемъ и безъ крыжа. Бензель кладется отъ блока къ коушу.

Тросъ, назначенный на стропъ, долженъ быть предварительно хорошо вытянутъ, иначе, во время службы стропа, онъ вытянется самъ собой, и блокъ не будетъ держаться въ немъ.

Можно остропливать блоки и въ стропы безъ сплесней. обдѣланные кренгельсами.



Фиг. 71. Фиг. 72.

Послѣдніе (фиг. 73) дѣлаются такъ: въ вырубленномъ для кренгельса концѣ троса отвиваютъ одну прядь, сохраняя ея волнистую форму. Изъ этой пряди свиваютъ кренгельсъ, обвивая прядь столько разъ вокругъ, сколько было прядей въ тросѣ. Концы пряди связываютъ, какъ въ разгонномъ сплеснѣ. Длина пряди, взятой для кренгельса изъ 3-хъ дюймоваго троса, должна быть такая, чтобы ее хватило на три обвивки и на узелъ; при 4-хъ прядномъ тросѣ надо брать прядь въ четыре раза длиннѣе окружности и еще прибавить на узелъ.

Стропы, какъ проволочные, такъ и пеньковые, тренцуются, обертываются клетневиной и клетнюются, а сплесни по-

Носокъ гака отковывается съ уступомъ или въ немъ дѣлается дыра, чтобы можно было удобно закаболить гакъ.

У вертлюжнаго гака вмѣсто обуха дѣлается **вертлюгъ**, состоящій изъ **шейки, заплечика и шляпки** (фиг. 75), которыми онъ удерживается въ скобѣ или оковкѣ блока.

Если вертлюгъ у гака заржавѣлъ и гакъ не вертится надо налить ему подъ шейку теплаго масла или скипидара и расходить гакъ.

Фиг. 76. Фиг. 77.



По величинѣ гаки различаются по номерамъ отъ перваго—самый большой до 18-го—самый маленькій.

Номеръ гака выбивается сбоку на спинкѣ.

33. Сорта гаковъ и гдѣ какіе употребляются.

Обыкновенный гакъ (см. фиг. 74) служитъ для всякихъ работъ и употребляется всюду.

Повернутый гакъ (фиг. 76) отличается отъ обыкновеннаго тѣмъ, что просвѣтъ обуха смотритъ вдоль гака. Гакъ этотъ малоупотребителенъ.

Вертлюжный обыкновенный гакъ (фиг. 77) примѣняется тамъ, гдѣ надо раскрутить тали или снасть не выкла-

дывая гакъ. Онъ дѣлается или въ оковкахъ блоковъ, или въ скобахъ (у подъемныхъ шкентелей), или въ перемычкахъ канифасовъ.

Двойной вертлюжный гакъ (фиг. 78) примѣняется въ случаяхъ, когда надо чтобы гакъ могъ вращаться во всѣ стороны, какъ напримѣръ у катъ-шкентеля.

Фиг. 78.

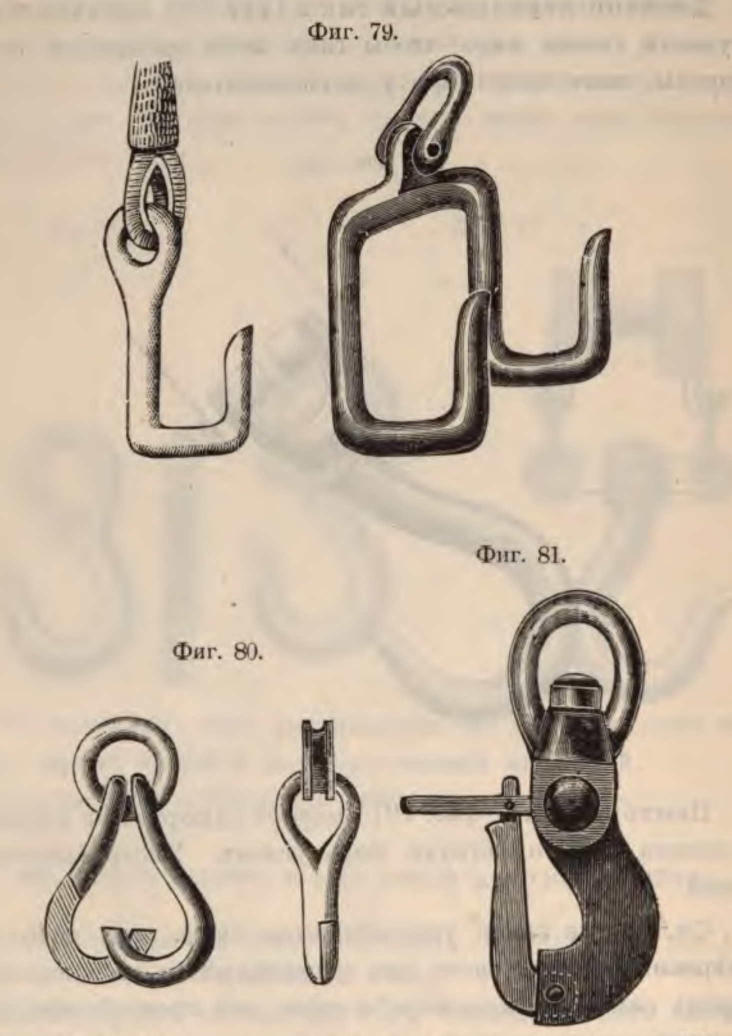


Пентеръ гакъ (фиг. 79) бываетъ однорогій и двурогій и спинка у него согнута подъ угломъ. Употребляется для фиша.

Складные гаки употребляются тамъ, гдѣ надо быть увѣреннымъ, что снасть или заложенный въ него подъемный стропъ сами не выложатся, и тамъ, гдѣ простой гакъ могъ-бы задѣть носкомъ.

Складной гакъ, состоящій какъ-бы изъ двухъ простыхъ гаковъ, складывающихся вмѣстѣ, называется храпомъ или храпцами,—употребляется на шлюпкахъ и т. п. (фиг. 80).

Другой сортъ складныхъ гаковъ имѣетъ особую наметку (фиг. 81) и употребляется при подъемахъ большихъ грузовъ, какъ напримѣръ паровыхъ катеровъ и т. п.


Фиг. 79.

Фиг. 81.

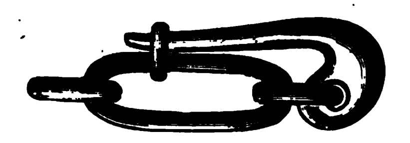
Фиг. 80.

Глаголь-гакъ — это тоже складной гакъ (фиг. 82) у котораго откидной носокъ удерживается особымъ звеномъ. Глаголь-гакъ употребляется для работъ съ цѣпными канатами и вообще цѣпями на цѣпныхъ стопорахъ, у талреповъ и т. п.

34. Работы съ гаками.

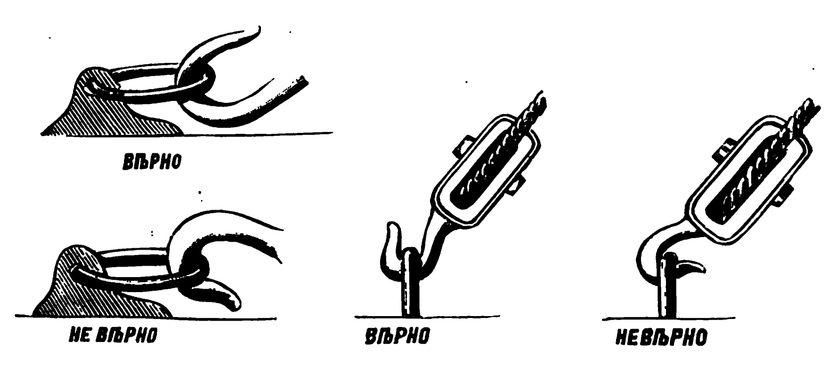
При работахъ съ гаками слѣдуетъ помнить, что спинка гака—это самая его слабая часть, такъ какъ при тягѣ она стремится разогнуться.

Фиг. 82.



Если гакъ разогнулся и его вновь согнули, то надо считать что онъ потерялъ почти половину своей крѣпости.

Фиг. 83.



Гаки легко разгибаются если неправильно заложены, поэтому **гакъ слѣдуетъ закладывать такъ, чтобы его носокъ смотрѣлъ по направленію тяги** (фиг. 83).

При закладываніи складныхъ гаковъ надо смотрѣть, чтобы грузъ ложился на самъ гакъ, а не на наметку и чтобы храпцы были хорошо закаболены.

Всѣ гаки при работахъ слѣдуетъ закаболивать (фиг. 84) ворсой, а при тяжелыхъ работахъ даже проволочнымъ бензелемъ.

Фиг. 84.

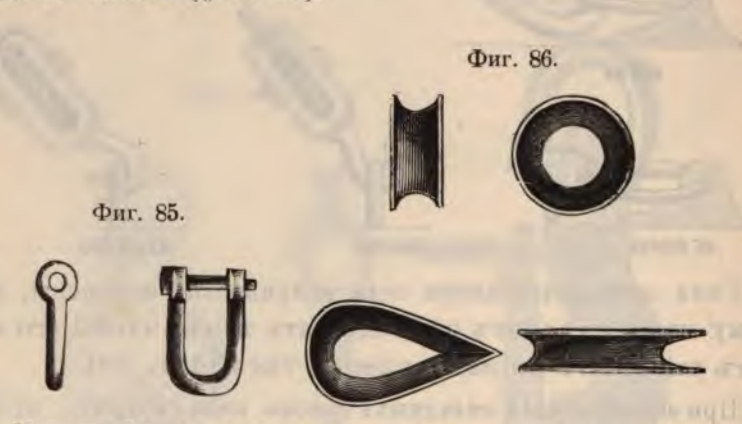


35) Скобы, ихъ части и гдѣ какія употребляются.

Въ вооруженіи судовъ, (въ цѣпномъ и проволочномъ такелажѣ), въ цѣпныхъ канатахъ, буксирахъ и т. п. употребляются **скобы** (фиг. 85).

Фиг. 86.

Фиг. 85.



Всѣ скобы дѣлаются изъ желѣза и имѣютъ слѣдующія части: **спинку**, **лапки** съ **проушиной** для болта и **болтъ** съ головкой.

Болтъ у разныхъ скобъ удерживается или **чекой**, или **шпилькой**, пропущенными сквозь него, или **гайкой**, навинчиваемой на его конецъ.

На судахъ часто употребляются небольшія такелажныя соединительныя скобы съ болтами, гайкой или чекой для соединенія между собою такелажныхъ цѣпей или для закрѣпленія коренныхъ концовъ бакштаговъ трубъ и шлюпбалокъ и т. п.

Буксирныя скобы дѣлаются изъ толстаго желѣза и служатъ для заводки и соединенія проволочныхъ буксировъ и перлиней между собой или къ рымамъ бочекъ.

Канатныя соединительныя скобы и якорныя—употребляются при цѣпныхъ канатахъ и будутъ описаны дальше.

Вообще надо помнить, что скоба почти въ четыре раза крѣпче гака одной съ ней толщины, такъ какъ въ скобѣ желѣзо идетъ наразрывъ, а въ гакѣ наразгибъ и потому при очень тяжелыхъ подъемахъ для закладыванія строповъ, если можно, лучше брать скобу, а не гакъ.

Самая слабая часть скобы — это проушины, на которыя упирается болтъ.

При работахъ со скобами за бортомъ, на бочкахъ или надъ палубой на мачтѣ или марсахъ, слѣдуетъ имѣть скобы и болты на шкертахъ, чтобы случайно выронивъ изъ рукъ не утопить ихъ или не убить человѣка.

36) Коуши и для чего они служатъ.

Желѣзное кольцо съ желобкомъ по ободу, въ который входитъ тросъ, называется коушемъ.

Коуши бываютъ круглые, продолговатые, треугольные, складные и коушъ съ роульсомъ.

Коуши круглые и продолговатые употребляются для предохраненія троса отъ перетиранія на задѣланныхъ въ очко концахъ, для уменьшенія слома проволочныхъ тросовъ при задѣлкѣ концовъ очками и т. п. (фиг. 86).

Треугольные коуши удобны для основы черезъ нихъ талреповъ стоячаго такелажа (фиг. 87).

Складные коуши и съ роульсами употреблялись раньше на парусныхъ судахъ (фиг. 88).

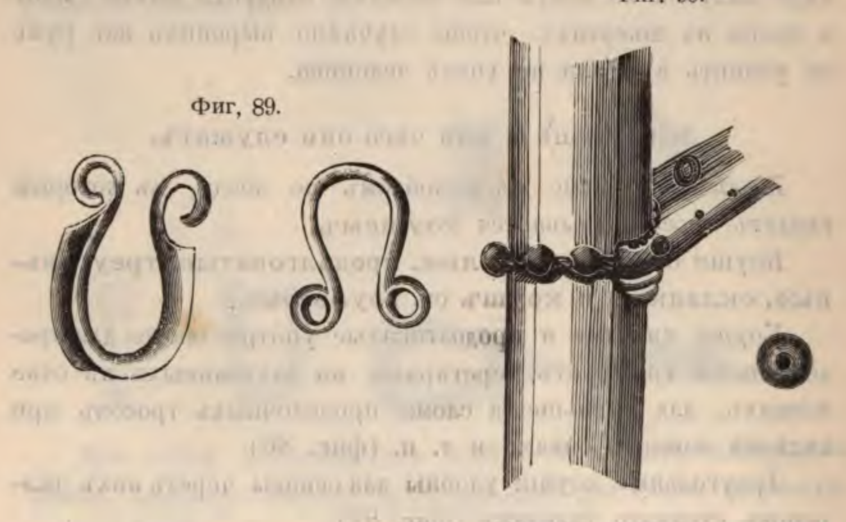
Если коушъ узокъ для троса, который надо обдѣлать вокругъ него, а другого коуша нѣтъ, то его можно осторожно расколотить желѣзнымъ ручникомъ, такъ какъ крѣпости отъ коуша не требуется никакой.



Фиг. 87. Фиг. 88.

37. Раксы, Сегарсы, Юферсы и т. д.

Раксы—это небольшія желѣзныя кольца, привязываемыя къ передней шкаторинѣ кливеровъ и стакселей, которыми они ходятъ по леерамъ при подъемѣ и спускѣ (фиг. 89).



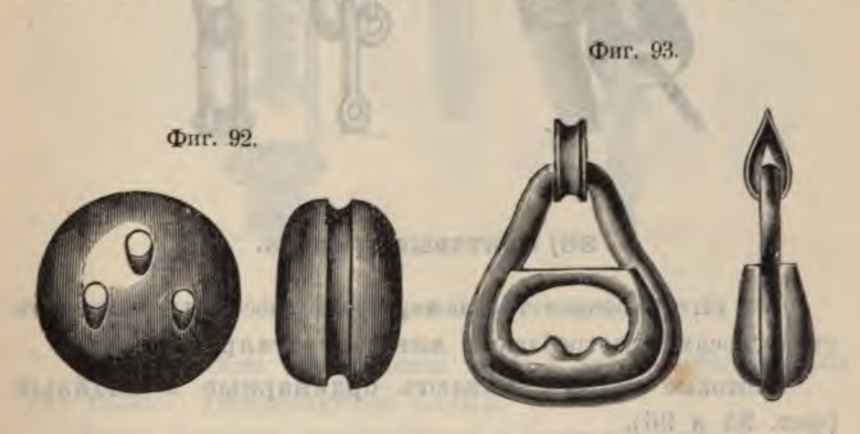
Фиг. 89. Фиг. 90.

Раксъ-клоты—точеные шарики изъ дерева, одѣваются на бейфуты гафелей и гаковъ для облегченія подъема пятки (фиг. 90).

Сегарсы—это деревянныя или желѣзныя кольца, привязываемыя къ стоячей шкаторинѣ триселя и ими шкаторина прихватывается къ мачтѣ (фиг. 91).


Фиг. 91.

Юферсы—это деревянныя или чугунныя приспособленія съ отверстіемъ или тремя, или четырьмя **кипами**, служащія для основы талреповъ, вантъ, штаговъ и т. п. (фиг. 92 и 93).

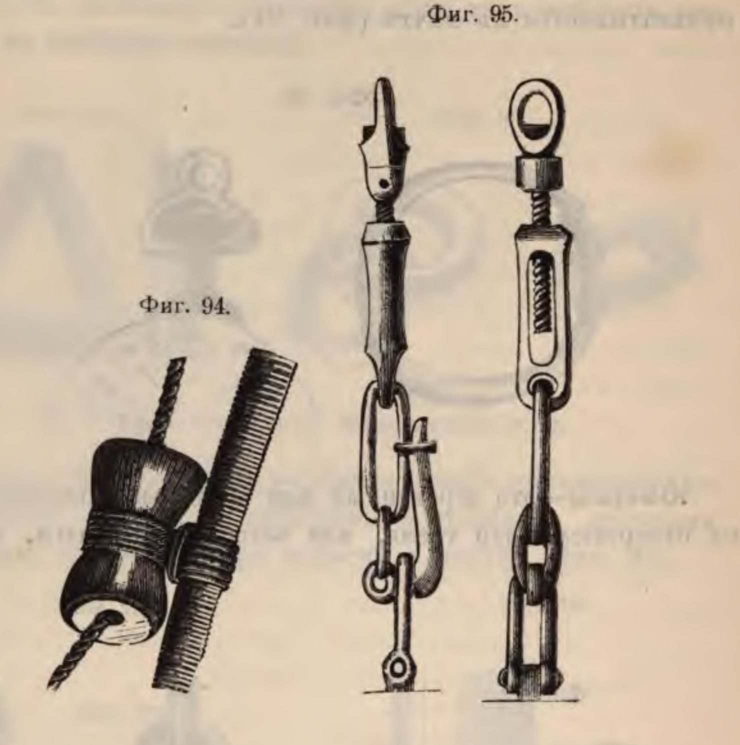

Фиг. 92. Фиг. 93.

Выбирая юферсъ надо смотрѣть чтобы кипы были гладкіе; иначе талрепъ будетъ перетираться.

Барашки — это точеныя деревянныя колодки, служащія для отвода снастей (фиг. 94).

Фиг. 95.

Фиг. 94.



38) Винтовые талрепа.

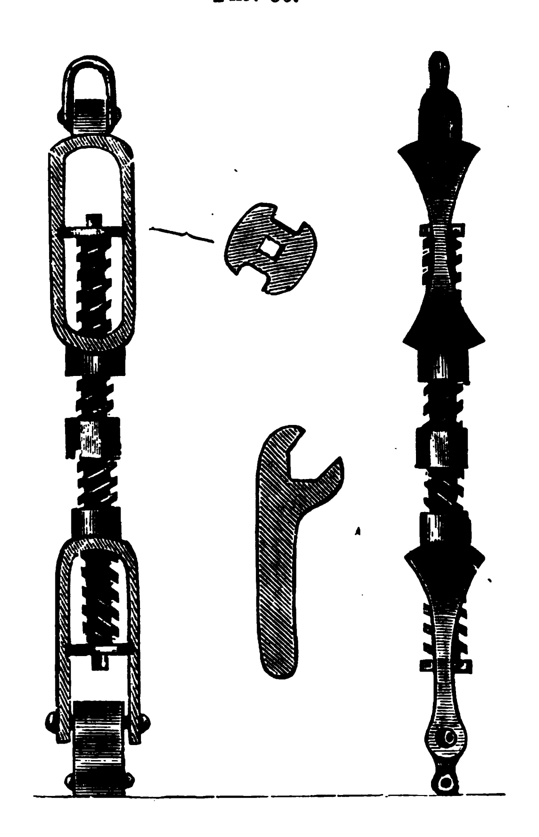
Для тяги стоячаго такелажа, кромѣ тросовыхъ талреповъ съ юферсами употребляютъ **винтовые талрепа.**

Винтовые талрепа бываютъ **ординарные** и **двойные** (фиг. 95 и 96).

Тяга такелажа производится при помощи завинчиванія ключемъ безконечнаго винта, а стопорятся они **стопорной планкой,** мѣшающей талрепу развинчиваться самому.

Винтовые талрепа употребляются теперь всюду и удобны тѣмъ, что ими можно тянуть такелажъ въ любое время, ровно, скоро и съ малымъ числомъ людей.

Фиг. 96.



39) Блоки и ихъ части.

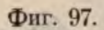
Для перемѣны направленія тяги и для выигрыша силы (въ таляхъ) употребляются блоки.

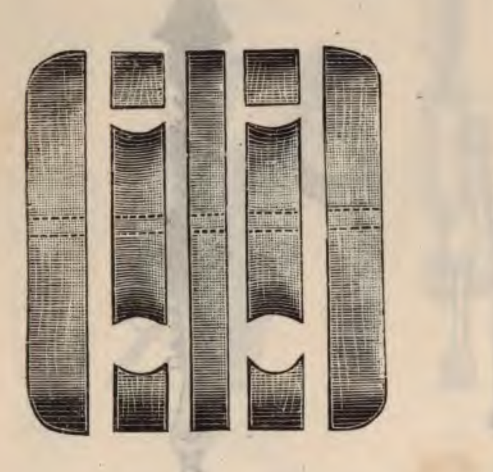
Блоки бываютъ деревянные и металлическіе.

Корпусъ блока состоитъ изъ щекъ. У деревянныхъ блоковъ щеки составляются изъ боковыхъ и средней досокъ и вкладышей между ними, скрѣпленныхъ между собой сквозными заклепками на мѣдныхъ шайбахъ. Между досками помѣщаютъ одинъ или нѣсколько шкивовъ, выточенныхъ изъ крѣпкаго бакаутоваго дерева или изъ мѣди.

Сквозь щеки и шкивы пропускаютъ желѣзный нагель, на которомъ шкивы вертятся (фиг. 97).

Чтобы деревянные шкивы не размалывались, вертясь на нагелѣ, имъ въ средину врѣзаютъ мѣдную втулку, внутри которой дѣлаютъ желобки для сала.


Фиг. 97.





У металлическихъ блоковъ щеки или оковка дѣлаются желѣзными, а шкивъ чугуннымъ или мѣднымъ. Въ оковку металлическаго блока вводятъ вертлюжный гакъ.

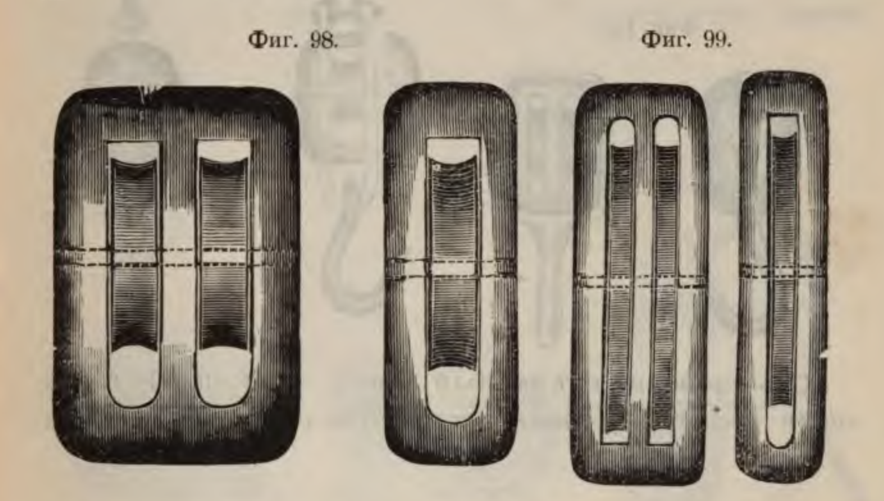
Деревянные блоки, для удобства употребленія сковываютъ снаружи или внутри желѣзными планками, къ которымъ крѣпится гакъ или скоба, или острапливаютъ, для чего на боковыхъ доскахъ дѣлаютъ тогда кипы.

Величина деревянныхъ блоковъ измѣряется по длинѣ щекъ въ дюймахъ, кромѣ канифасъ-блоковъ, которые мѣряютъ по оковкѣ до перемычки вертлюжнаго гака

Металлическіе блоки мѣрятся по діаметру шкива въ дюймахъ.

40) Какіе бываютъ блоки и гдѣ они употребляются.

Деревянные блоки употребляются для проводки пеньковыхъ тросовъ; металлическіе — для цѣпного и проволочнаго тросоваго такелажа.



Фиг. 98. Фиг. 99.

Деревянные блоки различаются между собой по числу шкивовъ: на одношкивные, двушкивные и трехшкивные.

По числу киповъ для стропа, на однокипные и двукипные.

По оковкѣ — съ наружной и внутренней оковкой.

По выдѣлкѣ — на обыкновенно сдѣланные, толстоходные, тонкоходные и особосдѣланные, которые имѣютъ каждый свое назначеніе и названіе.

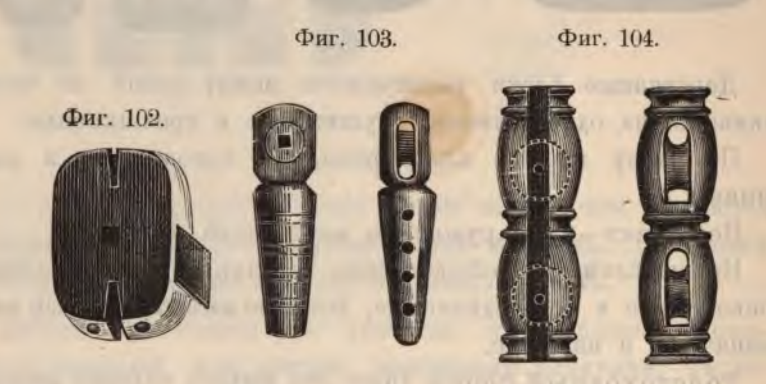
Толстоходный блокъ (фиг. 98) имѣетъ толстые шкивы, щеки и нагель и назначается для тяжелыхъ работъ и проводки толстыхъ снастей, напримѣръ топенантовъ нижнихъ рей, марса-шкотовъ и т. п.

Тонкоходный блокъ (фиг. 99) имѣетъ тонкіе большіе шкивы и болѣе тонкіе щеки и нагель и назначается для ра-

ботъ не очень тяжелыхъ, но съ быстрой тягой, напримѣръ у марсафаловъ, брасовъ рей и т. п.


Фиг. 100. Фиг. 101.

Обыкновенно сдѣланный блокъ по толщинѣ и крѣпости является среднимъ между толстоходнымъ и тонкоходнымъ и употребляется всюду, напримѣръ: шлюпочныя тали, хвать-тали и т. п.


Фиг. 102. Фиг. 103. Фиг. 104.

Всѣ эти блоки могутъ быть съ наружной и внутренней оковкой (фиг. 100 и 101).

Изъ особо-сдѣланныхъ блоковъ употребляются:

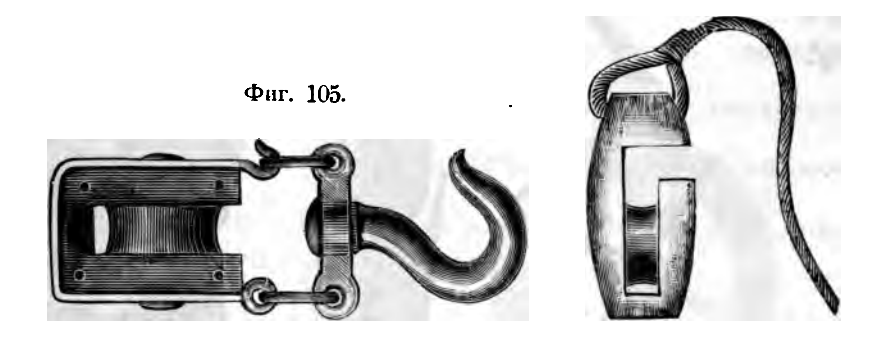
Гитовъ блокъ (глухой) такъ какъ прорѣзи шкивовъ закрыты дощечками, чтобы при уборкѣ парусовъ мякоть паруса не затянуло въ шкивъ, — одна дощечка задвижная для удобства продергиванія снасти (фиг. 102).

Анапуть-блокъ служитъ для растягиванія тентовъ за средній ликъ-тросъ (фиг. 103).

Комель-блокъ служитъ для проводки марса топенантовъ на парусныхъ судахъ (фиг. 104) и другихъ снастей подъ салингомъ.

Фиг. 106.

Фиг. 105.



Канифасъ-блокъ служитъ для проводки лопарей и снастей для тяги по палубѣ. — Удобенъ тѣмъ, что снасть можно закладывать серединой, а не продергивать съ конца (фиг. 105)

Лотлинь-блокъ служитъ для закладыванія лаглиня или лотлиня при работахъ съ ними (фиг. 106).

Металлическіе блоки особыхъ названій не имѣютъ и употребляются теперь на судахъ для бѣгучаго проволочнаго такелажа, для подъемныхъ шкентелей, стрѣлъ и крановъ, какъ отводные и т. п. (фиг. 107).

Лонгъ-такельные блоки (фиг. 108) употребляются рѣдко.

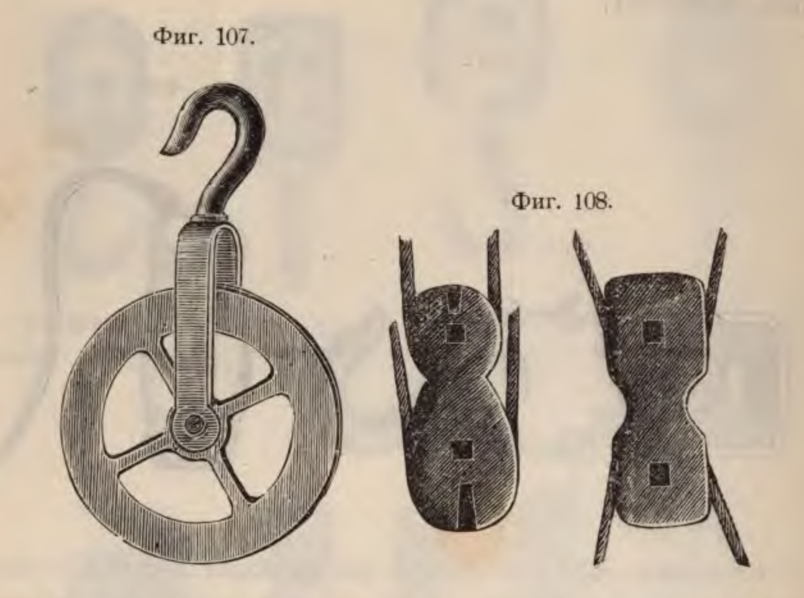
41) Выбрать подходящій работѣ блокъ, осмотрѣть и смазать его.

При работахъ съ блоками надо помнить, что блоки съ оковкой надежнѣе остропленыхъ, при чемъ блокъ съ внутренней оковкой крѣпче блока съ наружной оковкой.

При тяжелыхъ работахъ лучше брать большой окованный блокъ, такъ какъ большой шкивъ тише вертится, а значитъ меньше силы пропадаетъ на треніе.

Фиг. 107.

Фиг. 108.



Выбирая блокъ, надо осмотрѣть, чтобы его щеки были цѣлыя и безъ трещинъ, которыя часто бываютъ у заклепокъ и въ кипахъ.

Разобравъ блокъ убѣдиться, что нагель не стерся и не погнутъ, а шкивы не треснуты и втулки не размолоты. Оковка блока должна быть плотно пригнана къ щекамъ и блокъ плотно сидѣть въ ней.

Для осмотра и смазки отдаютъ бензель ординарнаго стропа, вынимаютъ изъ него блокъ, а у двойного раздвигаютъ лапки бензеля и затѣмъ выколачиваютъ нагель и вынимаютъ шкивъ.

Отскобливъ старое сало со щекъ, шкива, втулки и нагеля, смазываютъ все новой смазкой, состоящей изъ сала съ графитнымъ порошкомъ.

Вставляютъ шкивъ и вкладываютъ нагель повернувъ его другой (нестершейся) стороной по направленію къ бензелю или гаку, такъ какъ на эту часть нагеля ложится вся сила и онъ въ этомъ мѣстѣ скорѣе перетирается.

Блоки съ оковкой разбираются также.

42. Подобрать данной снасти блокъ и блоку гакъ.

Чтобы можно было подобрать имѣемой снасти нужной величины блокъ, не продѣвая ее, изъ практики взято правило:

Длина щеки блока въ дюймахъ, соотвѣтствующая толщинѣ взятаго пеньковаго троса:

Для блоковъ обыкновенныхъ равняется тройной толщинѣ троса.

Для блоковъ толстоходныхъ — двойной толщинѣ троса.

Для блоковъ тонкоходныхъ — пяти толщинамъ троса.

Примѣръ: Какой величины надо взять блоки для 3-дюймоваго пеньковаго троса.

Рѣшеніе:

Блокъ обыкновенный	будетъ	$3 \times 3 = 9$	дюймовъ.
Блокъ толстоходный	»	$3 \times 2 = 6$	»
Блокъ тонкоходный	»	$3 \times 5 = 15$	»

Для снастей проволочнаго такелажа надо брать блокъ, діаметръ шкива котораго въ 5 разъ больше толщины троса.

Примѣръ: Какой величины надо взять металлическій блокъ для стального проволочнаго троса толщиной въ 4 дюйма.

Рѣшеніе:

Діамеръ шкива блока равенъ $4 \times 5 = 20$ дюймовъ.

Для подбора имѣющему деревянному **блоку** нужной величины гака имѣютъ правило, вѣрное только для **блоковъ обыкновенныхъ.**

Чтобы получить номеръ гака надо изъ 21 вычесть длину блока въ дюймахъ.

Примѣръ: Какой номеръ гака надо взять для обыкновеннаго блока въ 10 дюймовъ.

Рѣшеніе:

$$21 - 10 = 11.$$

Отвѣтъ: гакъ № 11.

43. Подъемный гордень и какой грузъ имъ можно поднять.

На судахъ, для подъемовъ тяжестей часто употребляютъ **подъемный гордень,** состоящій изъ блока, закрѣпленнаго на реѣ, стрѣлѣ и т. п. съ пропущеннымъ сквозь него концомъ троса.

Одинъ конецъ троса вяжется за грузъ, другой выбираютъ, или вручную или лебедкой.

Подъемный гордень выигрыша въ силѣ, или какъ говорятъ, **облегченія подъема не даетъ** никакого, такъ какъ съ одной стороны блока на концѣ виситъ грузъ, а къ другому концу, чтобы поднять грузъ, придется приложить силы столько же, сколько вѣситъ грузъ и даже больше, потому что часть силы будетъ пропадать въ блокѣ на треніе шкива.

Отсюда понятно, что **при подъемѣ** тяжестей **горденями** на рею, стрѣлу или другое **рангоутное дерево,** куда задраенъ блокъ гордени, будетъ **ложиться тяжесть, равная двойному грузу,** а потому **горденями,** заведенными на реи **не слѣдуетъ подымать болѣе 30 пудовъ** (полътонны).

Для удобства тяги лопаря гордени по палубѣ, употребляютъ отводные блоки, которые даютъ только удобство, но не облегченіе и даже напротивъ, каждый отнимаетъ часть силы на треніе.

44. Какіе гордени употребляются на судахъ и подъемъ грузовъ ими.

На судахъ гордени получаютъ названіе или отъ мѣста, куда они заведены, или отъ назначенія, напримѣръ нокъ-

гордень, сей-гордень, выстрѣлъ-гордень, бѣгунъ-гордень и т. п.

Нокъ-и-сей гордени употребляются для подъемовъ на палубу грузовъ изъ-за борта или наоборотъ и ихъ заводятъ: одинъ на нокѣ рея у огона топенанта, чтобы грузъ ложился больше на топенантъ; а другой—у топа мачты.

Выстрѣлъ-гордень заводится также, какъ и нокъ-гордень и служитъ при отваливаніи и заваливаніи выстрѣловъ.

Бѣгунъ-гордень заводится за топъ стеньги и служитъ для подыманія небольшихъ грузовъ на марсы и реи, какъ напримѣръ парусовъ при ихъ мѣнѣ на парусныхъ судахъ и т. п. Чтобы поднять грузъ съ воды на палубу нокъ-и сей-гордени, ввязываютъ ихъ вмѣстѣ за грузъ и, когда все готово, ставятъ людей на нокъ-гордень и, выбирая его, поднимаютъ грузъ до нужной высоты, въ то же время нѣсколько человѣкъ обтягиваютъ слабину сей-гордени. Когда грузъ подняли на нужную высоту стопорятъ нокъ-гордень и завертываютъ сей-гордень. Травятъ полегоньку нокъ-гордень и грузъ на сей-горденѣ переводятъ изъ-за борта на палубу. Стравивъ когда нужно, сей-гордень, кладутъ грузъ на палубу.

Если надо грузъ подать съ палубы за бортъ, поступаютъ обратно: сперва выбираютъ сей-гордень и обтягиваютъ нокъ-гордень, затѣмъ завертываютъ нокъ-гордень и, потравливая сей-гордень, передаютъ грузъ за бортъ. Когда грузъ ляжетъ цѣликомъ на нокъ-гордень, травятъ его и кладутъ грузъ въ баржу или шлюпку.

45. Расчитать число людей для подъема тяжести горденемъ.

Для того, чтобы знать приблизительное число людей, нужныхъ для подъема груза, надо помнить, что человѣкъ, не утомляя себя нисколько, можетъ долго работать **двумя пудами.**

Поэтому чтобы узнать сколько нужно людей для подъема горденемъ, надо вѣсъ груза раздѣлить на два, частное дастъ число людей необходимыхъ для подъема.

Примѣръ: Расчитать сколько человѣкъ надо поставить для подъема нокъ горденемъ 30 пудовъ и сколько будетъ ложиться груза на нокъ-рея.

Рѣшеніе:

На нокъ рея будетъ ложиться 30 × 2 = 60 пудовъ (немного болѣе).

Надо поставить людей . . . . 30 : 2 = 15 человѣкъ.

46. Что такое тали и для чего онѣ служатъ.

Приспособленіе, состоящее изъ подвижныхъ блоковъ и тросовъ и служащее для выигрыша силы или, иначе, для облегченія тяги, называется **талями**.

Тали бываютъ **простыя** и **механическія**.

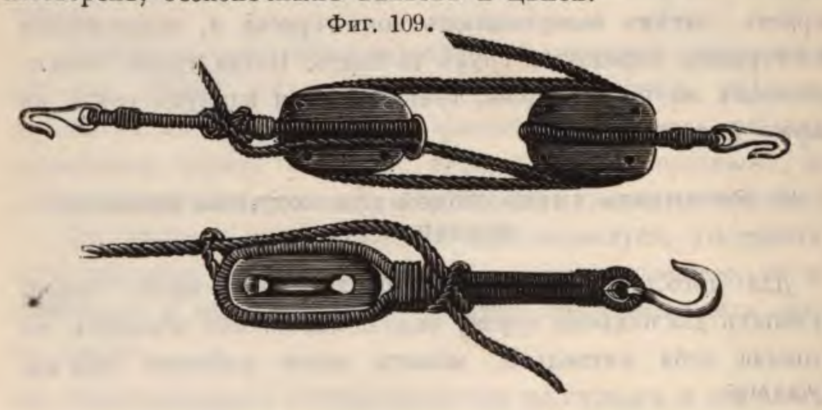
Тали различаются между собою по наибольшему числу **шкивовъ** одного изъ блоковъ, напримѣръ **одношкивныя двушкивныя трешкивныя**.

По назначенію—шлюпочныя, хватъ-тали, бѣгунъ-тали, нокъ-тали, сей-тали и т. п.

По величинѣ—гинцы, тали, гини.

Простыя тали состоятъ изъ деревянныхъ блоковъ и пеньковаго троса, а механическія изъ металлическихъ блоковъ, шестеренъ, безконечныхъ винтовъ и цѣпей.

Фиг. 109.



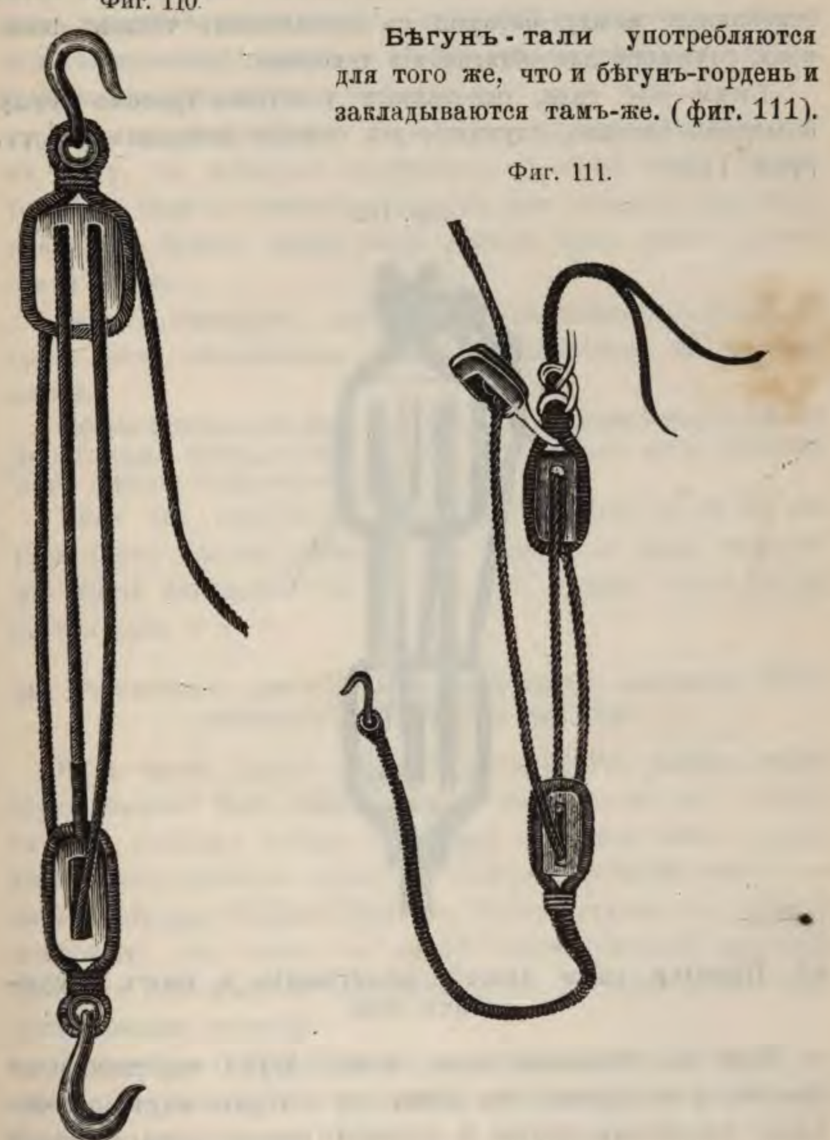
Нокъ и сей-тали служатъ для подъемовъ большихъ грузовъ и заводятся также, какъ нокъ-и сей-горденя. Сей-тали служатъ еще для тяги такелажа. (фиг. 109).

Хватъ-тали—самыя употребительныя на судахъ тали, для обтягиванія, для уборки траповъ, подъемовъ мелкихъ тяжестей и т. п. (фиг. 110).

Фиг. 110.

Бѣгунъ-тали употребляются для того же, что и бѣгунъ-гордень и закладываются тамъ-же. (фиг. 111).

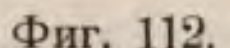
Фиг. 111.



Шлюпочныя тали, анкеръ штокъ тали, лапъ тали и т. п. употребляются въ тѣхъ мѣстахъ, какъ показываютъ названія.

Гинцы—это небольшія постоянно заведенныя тали, основанныя между блоками съ одинаковымъ числомъ шкивовъ, служащія для обтягиванія такелажа.

Гини—это тали, основанныя толстымъ тросомъ между большими блоками, служащія для самыхъ тяжелыхъ работъ. (фиг. 112).


Фиг. 112.



47. Почему тали даютъ облегченіе и какъ расчитать его.

Если мы возьмемъ тали, между двумя одношкивными блоками и къ одному изъ нихъ, отъ котораго идутъ два лопаря, привѣсимъ грузъ и ходовой конецъ лопаря талей

завернемъ, то грузъ будетъ висѣть сразу на двухъ лопаряхъ, идущихъ отъ блока и каждый лопарь будетъ держать на себѣ лишь половину груза.

Теперь, если мы захотимъ подтянуть этотъ грузъ, то намъ придется къ ходовому лопарю приложить силу, равную только половинѣ груза т. к. мы будемъ подымать грузъ, выбирая только одинъ лопарь.

Если грузъ привѣсить къ блоку съ тремя лопарями, т. е. къ тому, къ которому закрѣпленъ коренной конецъ талей, то грузъ будетъ ложиться сразу на три лопаря и для подъема надо будетъ имѣть силу, равную лишь одной третьей части груза.

Такимъ образомъ, для выгоды (облегченія) подъема, за грузъ надо закладывать блокъ съ большимъ числомъ лопарей.

Облегченіе или выигрышъ силы получается почти во столько разъ, сколько лопарей идетъ отъ подвижнаго блока, подымающаго грузъ.

Если два лопаря, то тяга будетъ легче почти въ два раза (чуть меньше, чѣмъ въ два раза, т. к. часть выигрыша силы потеряется на треніе), три лопаря,—легче почти въ три раза и т. д.

48. Расчитать примѣрно, какой грузъ можетъ быть поднятъ имѣемыми талями.

Если намъ дадутъ тали и мы захотимъ узнать, какой грузъ можетъ быть ими безопасно поднятъ, то надо сперва смѣрить толщину лопаря, которымъ основаны тали и опредѣлить его рабочую крѣпость. Потомъ сосчитать число лопарей, которые будутъ идти отъ блока, взятаго за грузъ, и помножить это число на число пудовъ рабочей крѣпости троса; въ произведеніи получимъ грузъ, который можно поднять данными талями.

Примѣръ 1. Какой грузъ примѣрно можно поднять талями, основанными 3 дюймовымъ тросомъ, при чемъ за грузъ заложенъ двушкивный блокъ съ 4 лопарями.

Рѣшеніе: Опредѣлимъ сначала рабочую крѣпость 3″ троса.

Рабочая крѣпость 3 дюйм. будетъ: 1) $3 \times 3 = 9$. 2) $9 \times 62 = 558$. 3) $558 : 18 =$ *31 пудъ*.

31 пудъ—это рабочая крѣпость одного лопаря, а грузъ будетъ висѣть сразу на четырехъ или значитъ весь грузъ будетъ въ четыре раза больше.

4) $31 \times 4 = 124$.

Отвѣтъ 124 пуд.

Примѣръ 2: Къ борту подведенъ грузъ 120 пудовъ, имѣются хорошія тали, заложенныя за грузъ двушкивнымъ блокомъ съ четырьмя лопарями, сколько надо поставить людей для подъема груза.

Рѣшеніе: Если тали заложены блокомъ съ четырьмя лопарями, то грузъ виситъ сразу на четырехъ или значитъ на одинъ лопарь приходится:

1) $120 : 4 = 30$ пудовъ. Но рабочая сила человѣка 2 пуда значитъ людей надо.

2) $30 : 2 = 15$ человѣкъ (не менѣе).

Если имѣется нѣсколько отводныхъ блоковъ, то людей надо прибавить т. к. много силы теряется на треніе.

49. Когда бываетъ выгодно поднимать грузъ талями, а когда горденемъ.

При подъемахъ груза талями, помимо выигрыша въ силѣ, получается еще та выгода, что рангоутъ на который заведены тали терпитъ меньше, чѣмъ при подъемѣ того-же груза горденемъ.

Это понятно, такъ какъ при подъемахъ груза, горденемъ на одномъ концѣ лопаря виситъ грузъ, а на другой прикладывается сила почти равная (немного больше) вѣсу груза, или иначе на рангоутъ ложится двойной вѣсъ груза.

При таляхъ, съ одной стороны виситъ тотъ же грузъ, но зато за лопарь тянутъ съ силой въ 2—3—4 раза меньшей, такъ какъ тали облегчаютъ подъемъ и значитъ на рангоутъ ложится не полныхъ два, полтора, а иногда лишь немного больше вѣса груза.

Но зато поднимать горденемъ быстрѣе, чѣмъ талями, т. к. сколько выберутъ ходового лопаря на столько укоротится коренной лопарь съ грузомъ, т. е. на столько же подымается грузъ.

Въ двушкивныхъ же таляхъ если выбрать ходового лопаря 4 сажени, то грузъ поднимается лишь на 1 сажень; такъ, выбирая одинъ лопарь, имъ приходится укорачивать четыре, проходящихъ въ шкивахъ блока, на которомъ виситъ грузъ.

Теперь видно, что горденемъ выгодно подымать небольшіе грузы и можно это сдѣлать быстро, но зато рангоутъ терпитъ много.

Талями хотя подымать и легче и рангоутъ терпитъ мало, но подъемъ ведется тихо и плавно.

При подъемахъ груза талями, больше всего терпитъ ходовой конецъ лопаря, на которомъ стоятъ люди, или который выбираетъ лебедка, а при спускахъ наоборотъ—коренной, такъ какъ весь грузъ ложится на него, а ходовой конецъ въ это время полегохоньку ослабляютъ (травятъ).

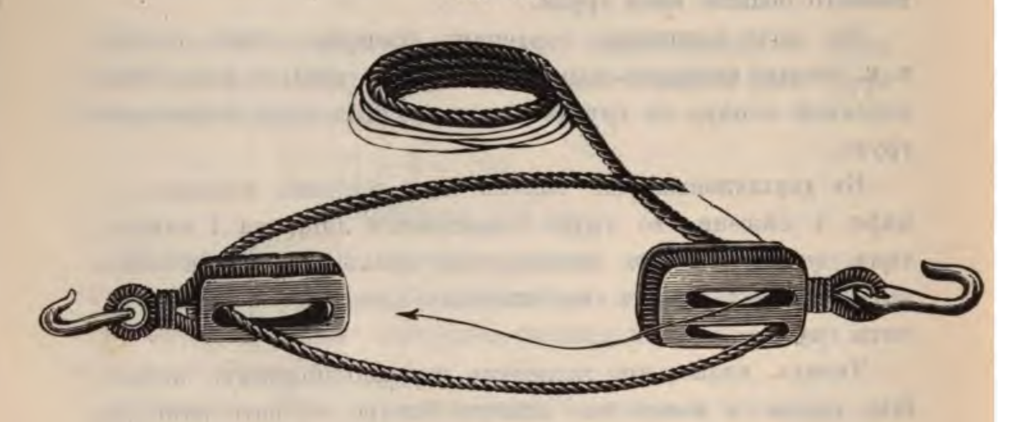
При очень тяжелыхъ случаяхъ подъемовъ и тягѣ талями, когда сила людей и талей не беретъ—заводятъ на лопарь первыхъ талей, взятыхъ за грузъ, гакъ блока другихъ талей и выбираютъ уже лопарь вторыхъ талей. Это называется тали на тали и даетъ огромное облегченіе.

50. Основа талей, работа съ ними и храненіе.

Чтобы основать тали, берутъ блоки и кладутъ ихъ плашмя на палубу носками гаковъ вверхъ, затѣмъ продергиваютъ коренную часть лопаря начиная съ нижнихъ шкивовъ по солнцу (фиг. 113).

Когда лопарь будетъ основанъ черезъ оба блока коренную его часть или вплеснивают подъ стропъ или коушъ оковки блока, или вяжутъ штыкомъ вокругъ шейки стропа.

Фиг. 113.



Для основы гиней берутъ два надежныхъ трехшкивныхъ блока и проводятъ лопарь такимъ образомъ, чтобы онъ выходилъ изъ средняго шкива верхняго блока (см. фиг. 112). Это дѣлается для уменьшенія перекашиванія блока, а также для уменьшенія тренія лопаря о щеки блока. Коренной конецъ обязательно крѣпится или за шейку стропа блока или за оковку штыками, а не сплеснемъ.

Если тали во время работы сойдутся, то для разноски талей накидываютъ на гакъ, одного изъ блоковъ, конецъ и тянутъ, а другой блокъ держатъ на рукахъ или закладываютъ за что нибудь на палубѣ, человѣка три, кромѣ того, надергиваютъ ходового лопаря въ ту сторону, куда тянуть блокъ и перепускаютъ слабину по шкивамъ къ коренному.

Иногда для застопориванія талей лопаря попарно берутся (снайтавливаются) схватками изъ прядей ворсы называемыми **стопорками**. Когда стопорки положены, потравливаютъ ходовой лопарь, и когда онѣ затянутся, можно сразу надернувъ лопаря,—завернуть его.

Такія тали, которыя предназначаются въ большинствѣ случаевъ только для подъема ими тяги въ одну сторону, какъ напримѣръ тали ката и фиша или сей тали для тяги такелажа испытываютъ главнымъ образомъ напряженіе въ одномъ концѣ и изнашиваются быстро въ то время, какъ другой конецъ остается цѣлымъ, поэтому такія тали нужно непремѣнно переосновать другими концами, какъ только замѣтятъ неисправность.

Вообще же ходовой лопарь всѣхъ талей меньше треплется, чѣмъ коренной трущійся на шкивахъ и о щеки блока и потому у всякихъ талей если лопаря нельзя замѣнить новыми, то ихъ можно на время переосновать другими концами.

Когда тали не нужны, ихъ хранятъ уложенными въ бухты, для чего тали разносятъ на длину, въ какой имъ чаще приходится быть въ дѣлѣ; оставшійся ходовой лопарь обносятъ по солнцу шлагами по талямъ вокругъ блоковъ, такъ чтобы они ложились на бензеля строповъ или обухи гаковъ. Затѣмъ, схвативъ шлаги и тали ворсой во многихъ мѣстахъ, кружатъ тали въ круглую бухту блоками внутрь.

Можно еще, сбивъ тали блоками вмѣстѣ, скружить ходовой лопарь въ круглую бухту отдѣльно, схватить ворсой и внутрь бухты положить блоки.

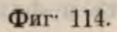
Если тали желаютъ хранить разоснованными, то отдаютъ сплесень, выдергиваютъ лопарь, кружатъ его въ бухту, схватываютъ и привязываютъ бирку съ названіемъ талей. Блоки связываютъ между собой и привязываютъ имъ бирку. Тросъ хранится въ тросовомъ отдѣленіи, а блоки сдаютъ въ шхиперскую.

Гини хранятся всегда разоснованными.

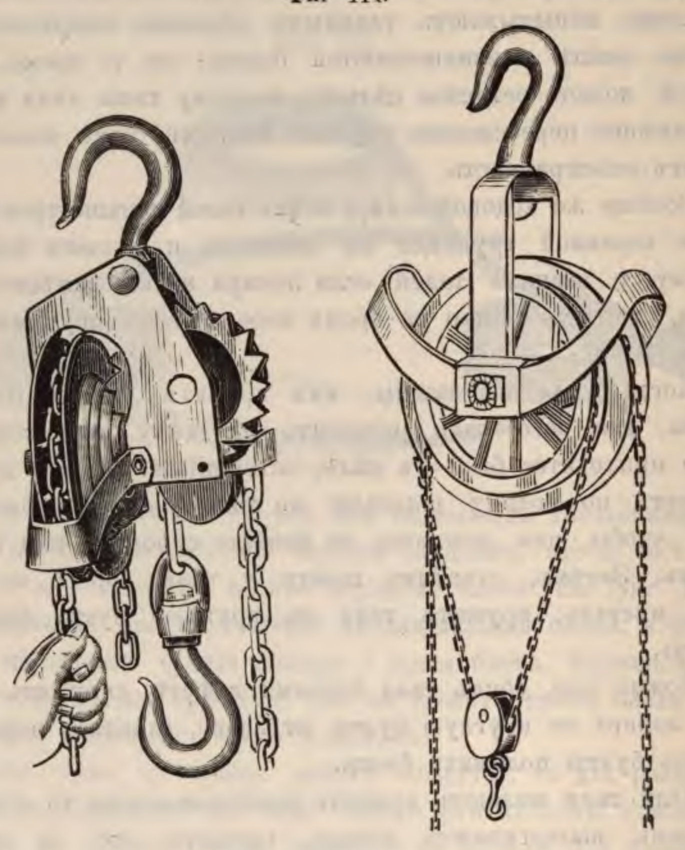
51. Что такое механическія тали и когда онѣ употребляются.

Механическія тали состоятъ изъ тонкихъ цѣпей и желѣзныхъ блоковъ и шкивовъ, соединенныхъ между собою

зубчатыми колесами, безконечнымъ винтомъ или какъ нибудь иначе (фиг. 114).



Фиг· 114.



Простыя тали хотя и даютъ выигрышъ въ силѣ, но неудобны благодаря большому концу ходового лопаря и потому, что требуютъ для подъема много людей и мѣста; въ тѣснотѣ же, работы съ такими талями очень затруднительны и иногда даже невозможны.

Механическія тали даютъ значительно большій выигрышъ силы и имѣютъ короткія безконечныя ходовыя цѣпи, почему и позволяютъ работать и въ тѣснотѣ, требуя мало

людей, подымаютъ плавно (безъ толчковъ), но зато медленно. Кромѣ того нѣкоторыя механическія тали имѣютъ пружинный стопоръ (собачку), который, заскакивая въ зубцы одного изъ колесъ или валовъ талей, не даетъ талямъ травиться самимъ и удерживаетъ грузъ на поднятой высотѣ.

Чтобы потравить такія тали надо немного нажать ихъ, откинуть стопоръ и тогда можно травить.

При работахъ и храненіи механическихъ талей надо смотрѣть за исправностью стопора и хорошей чистотой и смазкой трущихся частей, такъ какъ иначе много силы будетъ теряться даромъ на треніе, а безъ опущеннаго стопора подъемъ груза не безопасенъ и въ случаѣ лопнувшей цѣпи или прекратившейся тяги онъ можетъ упасть.

На оковахъ блоковъ механическихъ талей, на заводахъ выбивается надпись, напримѣръ «20 пудовъ» или «100 килограммовъ» (килограммъ равенъ двумъ съ половиной фунтамъ), которая означаетъ, что этотъ грузъ есть наибольшій, подымаемый этими талями безъ вреда своей крѣпости.

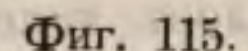
52. Штагъ корнакъ и для чего онъ служитъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда надъ люкомъ, палубой или другимъ мѣстомъ, гдѣ лежитъ грузъ, который надо подымать, не имѣется ни рея, ни стрѣлы, ни шлюпбалки и т. п., за что можно заложить тали или гордень, заводятъ надъ нимъ проволочнаго троса шкентель, закрѣпляя концы его за мачты, трубы и другіе, выдающіеся предметы и закладывая на него тали или блокъ гордення.

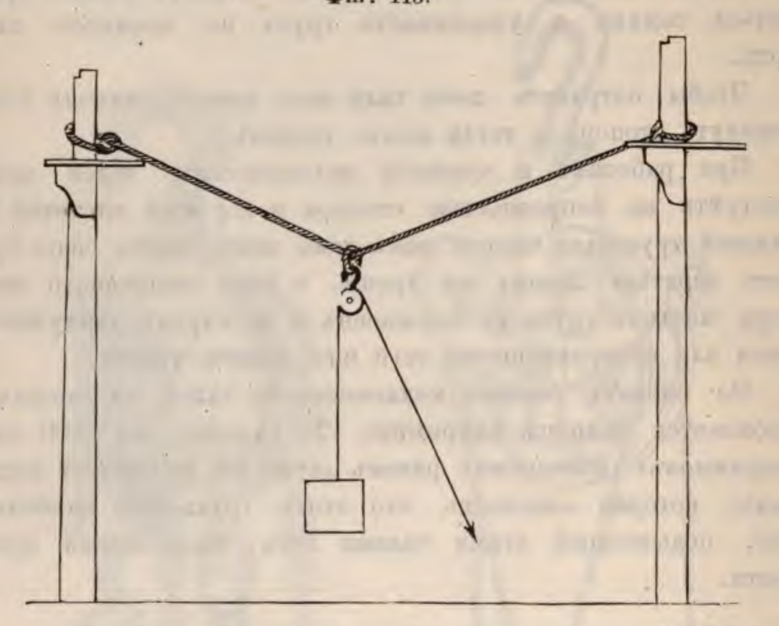
Такой вспомогательный шкентель называется штагъ-корнакомъ (фиг. 115).

Закрѣпляя концы штагъ-корнака, надо помнить, что если они находятся на одной высотѣ съ блокомъ для подъема груза, т. е. ш. корнакъ вытянутъ туго, то сила, его ломающая, будетъ рвать его въ одномъ мѣстѣ, если же штагъ-

корнакъ мы будемъ заводить со слабиной и концы будутъ закрѣплены выше блока, то сила тяжести разложится на два конца.



Фиг. 115.



Поэтому, при заводкѣ штагъ-корнака, надо стараться закрѣплять концы его возможно выше надъ блокомъ, заведенныхъ на него талей или горденя.

53. Подъемъ тяжестей помощью реевъ.

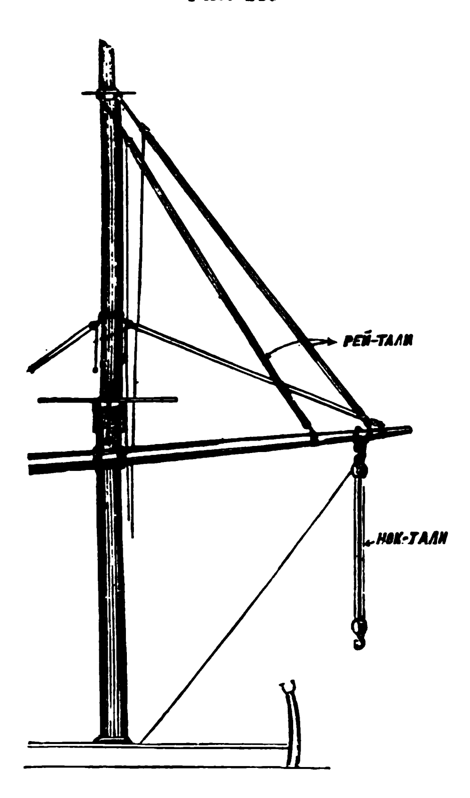
На многихъ судахъ для подъемовъ тяжестей пользуются нижними реями, съ заведенными на нихъ горденями, талями и добавочными крѣпленіями.

Если грузъ не великъ (до 30 пудовъ), то пользуются горденями, для большихъ же талями.

Ввиду того, что при подъемахъ тяжестей рей испытываетъ большое напряженіе, его приходится укрѣплять добавочными рей-талями, поддерживающими рей у нока, рядомъ съ топенантомъ (фиг. 116).

Одинъ блокъ рей-талей берется за стропъ, взятый кругомъ рея, другой за стропъ у топа стеньги.

Фиг. 116.



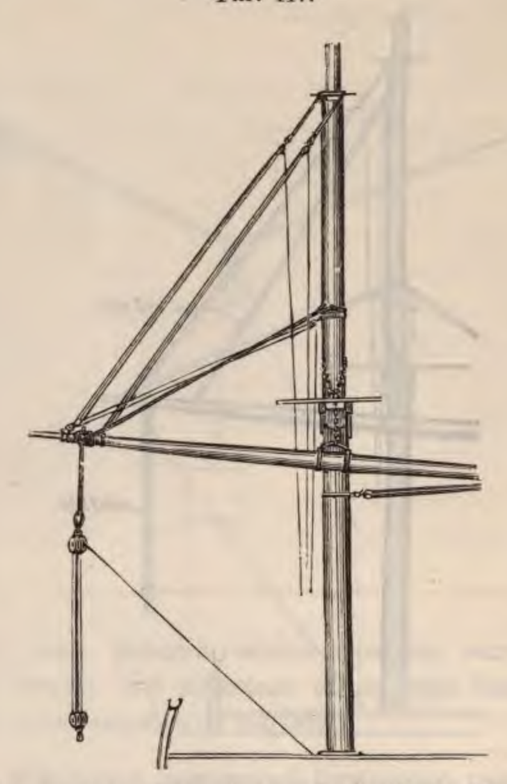
Стропъ, въ который закладываютъ верхнiй блокъ подъемныхъ нокъ-талей, берется кругомъ рея между топенантомъ и рей-талями, чтобы тяжесть груза ложилась ровно на топенантъ и тали.

Если грузъ очень великъ, то блокъ подъемныхъ талей закладываютъ не за стропъ, взятый на реѣ, а за особый шкентель, называемый перевей-топенантомъ (фиг. 117).

Перевей-топенантъ однимъ концомъ крѣпится за топъ-стеньги, потомъ идетъ къ рею, гдѣ прихватывается найтовомъ между топенантомъ и реей талями и въ его конецъ

закладываютъ блокъ подъемныхъ талей (фиг. 118). При такой проводкѣ большая часть груза передается на стеньгу и рей терпитъ меньше.

Фиг. 117.



54. Устройство судовыхъ стрѣлъ.

Для подъемовъ тяжестей и шлюпокъ, на судахъ устанавливаютъ **стрѣлы**.

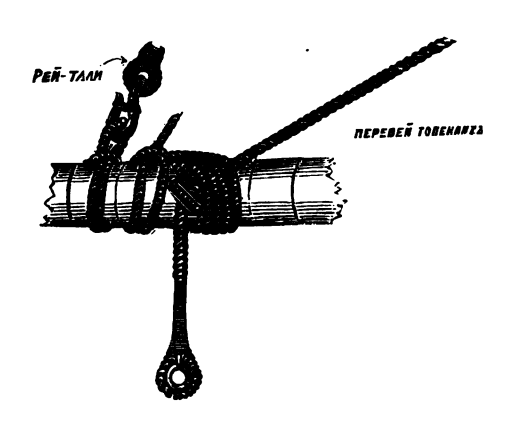
Стрѣлой называется рангоутное дерево, укрѣпленное однимъ концомъ къ мачтѣ и поддерживаемое за другой конецъ топенантомъ.

Стрѣлы бываютъ деревянныя и желѣзныя.

Нижній конецъ стрѣлы называется **шпоромъ** и кончается **пяткой**, упирающейся въ мачту и крѣпящейся къ ней **башма-**

комъ на вертлюгѣ такъ, чтобы стрѣлу можно было бы опускать и поднимать и поворачивать въ стороны.

Фиг. 118.



Верхній конецъ стрѣлы называется **нокомъ** и поддерживается топенантомъ изъ проволочнаго троса или цѣпи, который бываетъ **постоянный** и **ходовой**.

На нокѣ стрѣлы иногда врѣзаютъ шкивъ для подъемнаго шкентеля или прикрѣпляютъ блокъ для основы подъемныхъ талей (фиг. 119).

У нока по бокамъ стрѣлы дѣлаютъ обухи, въ которые заводятъ **завалъ тали** для поворачиванія стрѣлы въ стороны и для вываливанія ее за бортъ.

Постоянный топенантъ закладывается одной скобой за обухъ или скобу на нокѣ стрѣлы и другой скобкой за обухъ на нокѣ мачты.

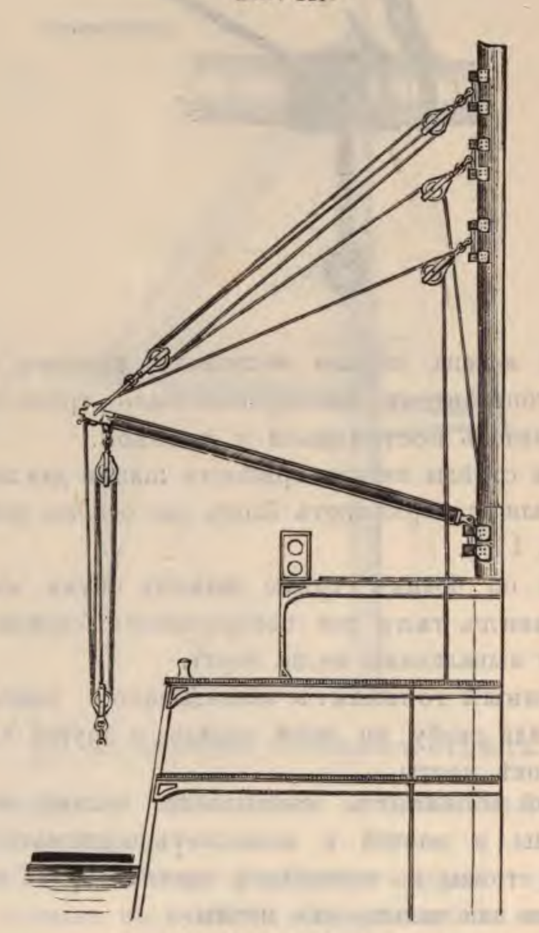
Ходовой топенантъ основывается талями между нокомъ стрѣлы и мачтой и позволяетъ поднимать или опускать нокъ стрѣлы по желанію, а значитъ брать или класть грузы ближе или дальше отъ мачты.

Подъемный шкентель или лопарь подъемныхъ талей проводятся такъ, что коренной конецъ ихъ крѣпится на барабанѣ лебедки, а ходовой проходитъ черезъ отводные поворотные блоки, блокъ, или шкивъ на нокѣ стрѣлы и кон-

чаются гакомъ, на который закладываютъ подъемные стропы.

На пароходахъ ставятся лебедки и стрѣлы съ подъемной силой 3 или 4 тонны (185—250 пудовъ), а на военныхъ судахъ—силой отъ 5 до 20 тоннъ (310—1240 пудовъ).

Фиг. 119.



55, Подъемный кранъ.

Во всѣхъ портахъ, адмиралтействахъ, на заводахъ и на нѣкоторыхъ судахъ, для подъемовъ тяжестей, разгрузки пароходовъ и т. п. устанавликаются подъемные краны.

Подъемные краны бываютъ **мѣстные** т. е. установленные навсегда на одномъ мѣстѣ, напримѣръ на судахъ, на стѣнкахъ и у пристаней.

Плавучіе краны устанавливаются на особыхъ баржахъ и служатъ въ портахъ при вооруженіи судовъ, для погрузки на нихъ котловъ, машинъ, артиллеріи, брони и т. п.

Подвижные краны устанавливаются на особыхъ тележкахъ и могутъ передвигаться по рельсамъ. Такіе краны употребляются на заводахъ и на пристаняхъ для разгрузки пароходовъ.

По наружному виду краны бываютъ или ввидѣ одной очень большой шлюпбалки, или ввидѣ одной стрѣлы и иногда ввидѣ соединенныхъ трехъ стрѣлъ.

Для подъемовъ на кранѣ заводятся кранныя гини, основанныя проволочными тросами между трехшкивными желѣзными блоками.

Поворачиваются краны въ сторону и наклоняются (если имѣютъ для этого приспособленіе) особыми паровыми или электрическими поворотными и подъемными машинами.

Подъемная сила крановъ на судахъ бываетъ до 30—50 тоннъ (до 3000 пудовъ), а на берегу и плавучихъ—до 100—120 тоннъ (до 6000—7500 пуд.).

56. Устройство временныхъ стрѣлъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда къ подъему значительныхъ тяжестей нельзя приспособить ни рея, ни стрѣлы, ни крана и т. п., приходится прибѣгать къ устройству **временныхъ стрѣлъ**.

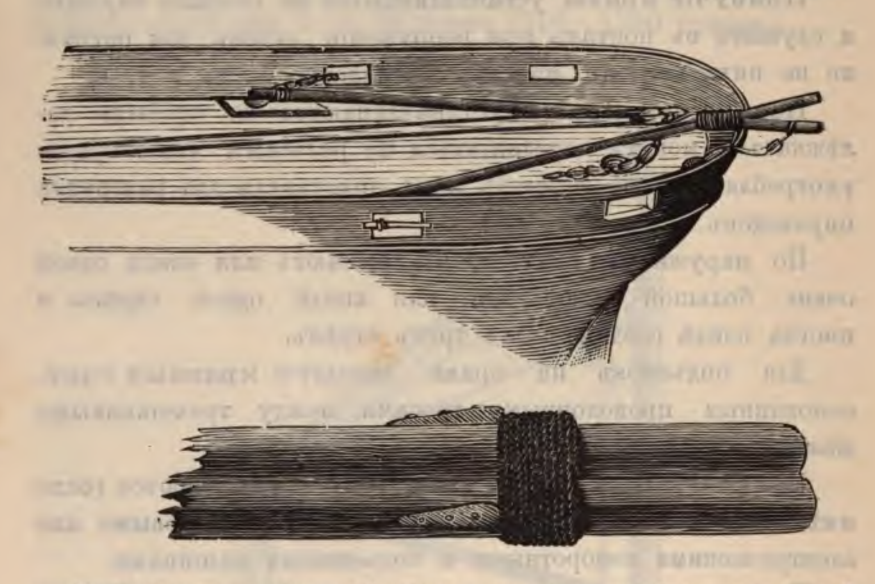
Для временныхъ стрѣлъ выбираютъ (въ зависимости отъ груза) надежныя бревна безъ большихъ трещинъ и сучковъ.

Положивъ бревна на палубу и поровнявъ ихъ концы отмѣряютъ двѣ трети или три четверти ихъ длины и набиваютъ планки.

Сверхъ планокъ кладется не очень туго найтовъ изъ хорошаго 3—4 дюймоваго троса въ два ряда одинъ надъ другимъ. Планки мѣшаютъ найтову сползти внизъ (фиг. 120)

Когда найтовъ положенъ, ноги стрѣлъ раздвигаютъ на нужную ширину и этимъ найтовъ обтягивается.

Фиг. 120.



Раздвинувъ ноги, одѣваютъ на ноки стрѣлъ серединой выблиночнымъ узломъ верхніе бакштаги изъ перлиня или просто надежнаго конца, иногда же на ноки стрѣлъ заводятъ стропы и закладываютъ тали вмѣсто верхнихъ бакштаговъ (фиг. 121).

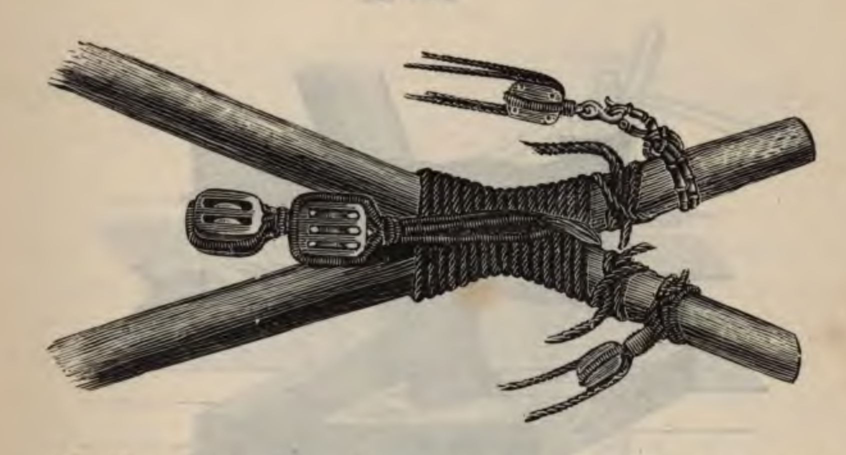
На найтовъ заводятся стропы для подъемныхъ талей и блокъ для гордения, чтобы когда стрѣлы будутъ поставлены, можно было бы поднять туда человѣка для всякихъ работъ.

Если подъемъ тяжелый, то на середину стрѣлъ заводятся средніе бакштаги и у шпора нижніе бакштаги.

Шпоры стрѣлъ ставятся въ башмаки и прихватываются къ бортамъ, кнехтамъ и т. п. найтовомъ, чтобы не поползли въ стороны. Для того, чтобы при подъемѣ ноки стрѣлъ не могли раздвинуться больше нужнаго, они стягиваются у шпора шпоръ талями, или найтовомъ, (фиг. 122).

При установкѣ стрѣлъ слѣдуетъ смотрѣть, чтобы башмаки приходились по возможности на бимсы, чтобы передать на нихъ тяжесть подъема, а при тяжелыхъ случаяхъ, хорошо подкрѣплять бимсы подъ башмаками подпорками (фиг. 123).

Фиг. 121.



Чтобы поднять стрѣлы, когда онѣ вооружены, закрѣпляютъ нижніе бакштаги и прихватываютъ шпоры и выбираютъ верніе и средніе башмаки приподымая на сколько возможно ноки стрѣлъ.

Когда стрѣлы подняты и установлены въ должномъ положеніи обтягиваютъ и завертываютъ бакштаги, найтовы, шпоръ тали (фиг. 214 Вахт.).

57. Во время работы надставить и укоротить тросъ.

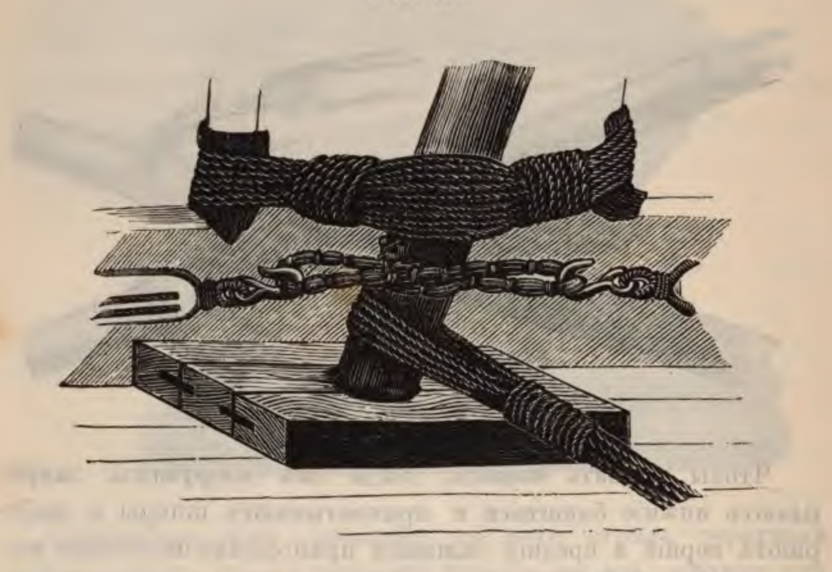
Зачастую при работахъ съ тросами, т. е. при завозкѣ перлиней, тягѣ такелажа, подъемахъ тяжестей случается, что приходится тросъ надставлять и укарачивать, кромѣ всякихъ другихъ такелажныхъ работъ разобранныхъ ранѣе.

Чтобы надставить проволочный тросъ другимъ для сильной тяги, надо имѣть концы съ задѣланными очками съ коушами и соединить ихъ скобой.

Для не сильной тяги проволочные тросы можно связать прядями ворсы на манеръ коренныхъ бензелей, положивъ

схватокъ шесть и болѣе въ зависимости отъ тяги (см. фиг. 32). Такой способъ вязки проволочныхъ тросовъ хорошъ тѣмъ, что тросъ здѣсь не гнется круто и значитъ не ломается на сгибахъ.

Фиг. 122.



Для надставки пеньковыхъ перлиней надо пользоваться простымъ штыкомъ.

Если штыкъ не проходитъ въ клюзъ, можно вязать схватками на манеръ коренныхъ бензелей или штыками одинъ по другому (фиг. 124).

Для связыванія тонкой снасти съ толстой употребляютъ плоскій штыкъ (см. фиг. 30) и иногда брамъ шкотовый узелъ (см. фиг. 40).

Если-же пеньковая снасть длинна и ея бухта мѣшаетъ дѣлу, то ее можно укоротить, не обрѣзая троса, употребивъ узелъ колышки (см. фиг. 45).

Колышки пригодны только для пеньковыхъ тросовъ и для несильной гяги.

58. Какъ стопорить тросы.

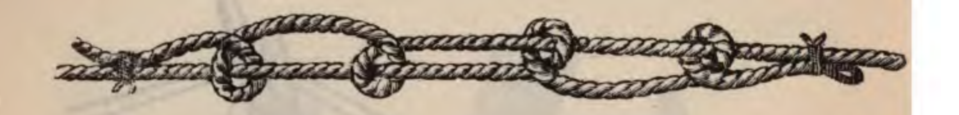
При тягахъ троса, часто приходится удерживать на мѣстѣ выбранную втугую снасть, для чего и употребляютъ стопора.

Фиг. 123.

Для пеньковыхъ тросовъ употребляются пеньковые стопора.

Для проволочныхъ тросовъ употребляется механическій стопоръ Булевана.

Фиг. 124.



Обыкновенный тросовый и пеньковый стопоръ состоитъ изъ конца троса, закрѣпленнаго за что нибудь неподвижное, или штыкомъ, или въ затяжку очкомъ, или просто продернутъ и задерживается кнопомъ и имѣетъ другой конецъ обдѣланный свитнемъ.

Чтобы застопорить снасть, берутъ стопоръ вокругъ нее стопорнымъ узломъ и далѣе обносятъ по снасти, при чемъ если снасть толста, а стопоръ тонокъ, то его кладутъ по спуску между прядями, а если и снасть и стопоръ одинаковы или онъ толще, то противъ спуска (см. фиг. 44).

Пеньковый тросъ вообще легко стопорится, т. к. спускъ у него крутой и стопору легко забрать.

У стальныхъ тросовъ спускъ очень пологій и тросъ такъ гладокъ, что пеньковый стопоръ будетъ скользить.

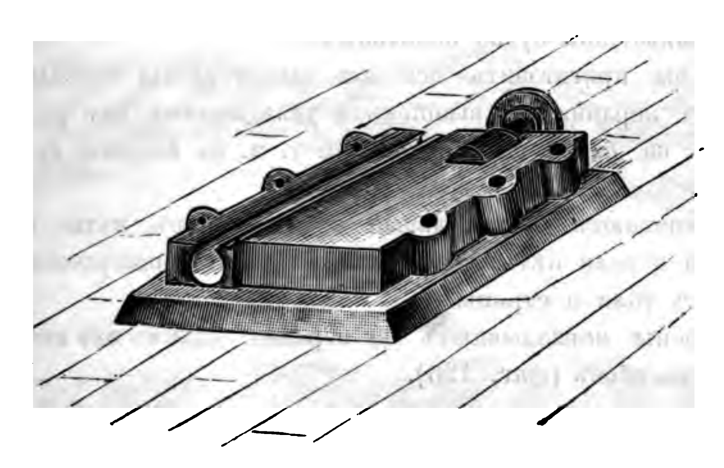
Стопора непремѣнно надо обдѣлывать свитнями, чтобы стопоромъ не ломать снасть. Для застопориванія проволочныхъ тросовъ употребляются стопора Булевана.

Стопоръ Булевана состоитъ изъ желѣзнаго корпуса, привинченнаго къ палубѣ и имѣющаго вдоль себя прорѣзь, въ которую закладывается проволочный тросъ.

Внутри корпуса ходитъ желѣзная планка, которая особымъ моховикомъ можетъ придвигаться къ прорѣзи и прижимать тросъ къ корпусу стопора.

Чѣмъ больше зажатъ моховикъ, тѣмъ больше сдавитъ тросъ, вложенный въ прорѣзь стопора и значитъ тѣмъ больше и лучше застопоритъ проволочный тросъ (фиг. 125).

Фиг. 125.



Стопоръ этотъ хорошъ тѣмъ, что проволочный тросъ въ немъ не гнется и стопорится по всей длинѣ стопора одинаково. Когда проволочный тросъ завернутъ, то стопоръ Булевана отжимаютъ, чтобы передать тягу на кнехтъ и на большую длину троса завернутаго на немъ.

Если стопора Булевана нѣтъ, то приходится стопорить проволочные тросы завертывая ихъ на кнехты или шпиль. Можно еще попробовать, взять толстый пеньковый конецъ, закрѣпить его надежно, приложить вдоль проволочнаго троса и тогда положить на оба шлаги обыкновеннаго стопора.

Если проволочный перлинь проходитъ въ полуклюзъ, то можно загнать въ него деревянный клинъ и этимъ прижать тросъ къ лапкамъ полуклюза.

Потравивъ немного перлинь, мы этимъ самымъ затянемъ клинъ еще болѣе въ полуклюзъ и застопоримъ перлинь. Чтобы отдать такой стопоръ надо выбрать немного тросъ и вынуть клинъ.

59. Подача перлиней на стѣнку и бочки.

Подходя къ стѣнкѣ или бочкѣ, готовятъ перлиня и кабельтовы для **швартововъ**.

Швартовомъ называется перлинь, цѣпь, или вообще толстый конецъ, поданный на стѣнку, бочку или другое судно и удерживающій судно неподвижно.

Чтобы приготовить все для швартовленія сматываютъ нужные перлиня со вьюшекъ и укладываютъ ихъ у мѣстъ подачи на бакѣ, ютѣ, срѣзахъ и т. п. въ большія круглыя бухты.

Припасаютъ бросательные концы, топоръ, маты, ворсу, стопора и если нѣтъ шпиля для обтягиванія швартововъ, то готовятъ тали и стропы.

Стропы накладываютъ на перлиня, однимъ изъ показанныхъ способовъ (фиг. 126).

Если перлиня подаютъ на ходу, то на кормовой мостикъ ставятъ двухъ человѣкъ съ бѣлымъ и краснымъ флажками, которыми они показываютъ **чисто** или **нечисто за кормой** т. е. мѣшаетъ-ли что либо давать ходъ машинамъ или нѣтъ, какъ напримѣръ, шлюпка, неубранный перлинь, который легко можно намотать на винтъ, бочка, за бридель которой можно зацѣпить винтомъ и т. п.

Бѣлый флажокъ означаетъ чисто и красный — нечисто.

Когда все налажено, изготовляютъ шпили, продергиваютъ въ клюзы изнутри наружу концы перлиней и ввязываютъ въ нихъ на случай дальней подачи бросательные концы.

Бросательный конецъ надо взять выбличочнымъ узломъ и накинуть шлагъ такъ, чтобы послѣдній приходился у начала рѣдьки и не давалъ концу перлиня отгибаться, а значитъ и цѣплять за что нибудь.

Для подачи перлиня на стѣнку или бочку, шлюпка подходитъ къ указанному клюзу и принимаетъ перлинь.

Если шлюпкѣ приходится заводить перлинь противъ сильнаго вѣтра или теченія, то перлинь берется весь на шлюпку

и кружится сначала въ маленькую бухту сажень 5 на бакѣ и она перевертывается, а затѣмъ весь укладывается въ большую бухту вдоль всѣхъ банокъ.

Фиг. 126.





Фиг. 126.





Шлюпка, подойдя къ бочкѣ, вяжетъ перлинь рыбацкимъ штыкомъ или съ двумя шлагами за рымъ бочки, кладетъ маты на транецъ и гребетъ къ судну потравливая перлинь. Подойдя къ судну и принявъ бросательный конецъ ввязываетъ его въ конецъ перлиня маленькой бухты и, когда перлинь принятъ на бортъ, выбрасываетъ въ воду оставшуюся часть и отходитъ прочь.

Если завозъ перлиня производится въ тихую погоду, то на шлюпку берется небольшая часть перлиня, съ кормы онъ берется фалинемъ или кончикомъ на стопоръ и шлюпка гребетъ къ указанному мѣсту, а съ судна перлинь травятъ.

Подойдя къ бочкѣ или стѣнкѣ подаютъ на нихъ свободную часть, лежащую въ шлюпкѣ и вяжутъ какъ указано выше, послѣ этого отдаютъ стопоръ, отходятъ въ сторону и даютъ знать на судно, что все готово.

Иногда перлинь только продергиваютъ сквозь рымъ бочки или обносятъ кругомъ пала на стѣнкѣ и оба конца остаются на суднѣ. Такая подача перлиня называется **петлей или серьгой**. Она удобна тѣмъ, что для уборки перлиня достаточно отдать на суднѣ одинъ конецъ и выбрать другой, а слѣдовательно не надо посылать шлюпки для вывязыванія

Проволочные перлиня подаютъ тогда, когда судно уже подтянулось на пеньковыхъ къ бочкѣ или стѣнкѣ, т. к. заводить ихъ на большія разстоянія тяжело.

Если же судно стоитъ далеко отъ бочекъ или стѣнки и надо подать проволочные перлиня, то сквозь рымы продергиваютъ сверху внизъ проводникъ изъ пеньковаго троса, ввязываютъ нижній конецъ въ очко перлиня и, выбирая другой конецъ и потравливая перлинь, подтаскиваютъ его къ бочкѣ. Со шлюпки проволочный перлинь соединяютъ съ рымомъ бочки скобой.

При работахъ на шлюпкѣ со скобами, скобы, болты, ручники и чеки должны быть на шкертахъ.

Если проволочный тросъ надо закрѣпить за палъ, то обнеся его вокругъ, берутъ скобой самъ за себя.

Проволочные перлиня брать петлей за рымы бочки не слѣдуетъ, т. к. тросъ получаетъ очень крутой изгибъ и портится.

Если на стѣнку или бочку поданы и пеньковые и проволочные перлиня, то пеньковые надо вытянуть туже, а проволочные оставить съ легкой слабиной, т. к. отъ тяги (отъ вѣтра или теченія) пеньковые вытянутся и сравняются со стальными и судно будетъ стоять сразу на всѣхъ перлиняхъ, если же стальные будутъ туже, то работать будутъ всегда только они одни, т. к. проволочный тросъ почти не тянется.

Для сбереженія концовъ перлиней, поданныхъ на стѣнку отъ перетиранія въ клюзахъ и у паловъ, ихъ слѣдуетъ обматывать матами, а чтобы по нимъ не могли пробраться на судно крысы на нихъ одѣваютъ воронки изъ желѣза или жести, обращая ихъ раструбомъ къ берегу.

60. Какъ обносятъ перлиня при вводѣ судна въ докъ.

При втягиваніи судна въ докъ, надо имѣть съ носа и кормы не менѣе какъ по четыре перлиня.

Два перлиня идутъ съ носа прямо впередъ и съ кормы прямо назадъ и служатъ для движенія судна впередъ и назадъ, выбирая ихъ шпилями или вручную.

Два другіе идутъ съ праваго и лѣваго борта на стѣнки дока вокругъ паловъ и служатъ для направленія судна вправо и влѣво.

Иногда подаютъ перлиня добавочные изъ середины судна со срѣзовъ и т. п. въ помощь главнымъ.

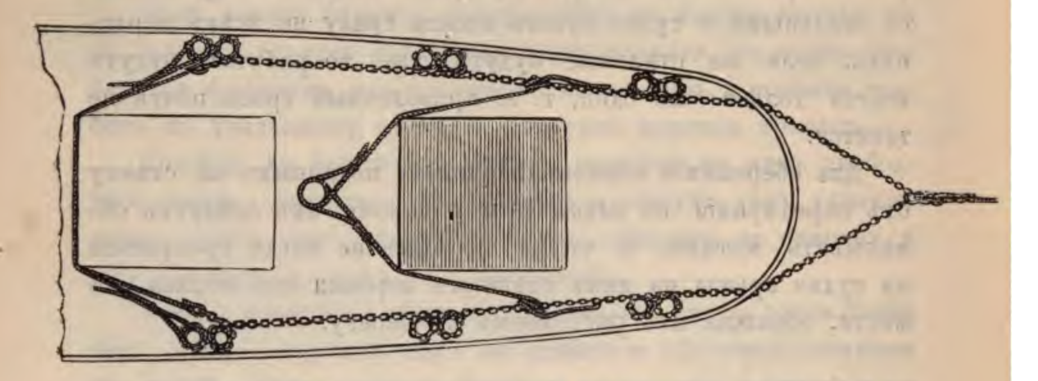
61. Какъ буксируютъ большія суда.

При буксировкѣ однимъ большимъ кораблемъ другого, готовитъ для подачи буксиры тотъ, который будетъ буксироваться.

Буксирами подаютъ проволочные перлиня стального троса, специально для этого сдѣланные.

Для принятія буксира, судно, которое будетъ буксировать, если позволяетъ волна и вѣтеръ, подходитъ почти вплотную и помощью бросательныхъ концовъ получаетъ проводники отъ буксировъ.

Фиг. 127.



Если погода не позволяетъ подойти близко, то ставъ на вѣтрѣ, буксирующее судно принимаетъ проводники помощью спасательной ракеты, пускаемой судномъ, подающимъ буксиры.

Къ линю ракеты вяжутся проводники, къ проводникамъ вяжутся перлиня итакимъ образомъ передаются на другое судно.

Если судно, которое приходится буксировать, большое (крейсеръ, броненосецъ, пароходъ), то нельзя завертывать буксиры прямо на кнехты, а приходится, закрѣпивъ на кнехтъ двѣ или три смычки якорнаго каната, присоединить къ нимъ проволочные перлиня и стравить все это за корму, сдѣлавъ надежныя серьги для того чтобы цѣпь не провисала у борта.

Буксиры вытравливаются какъ можно длиннѣе и равняются между собою.

Смычки цѣпи вводятся въ буксиры для того, чтобы они провисали и тѣмъ самымъ пружинили. Если бы цѣпей не было и буксиры были завернуты прямо на кнехты, то на волнѣ или зыби буксиры не провисали и ихъ бы сильно

дергало, а проволочный тросъ боится внезапнаго натяженія.

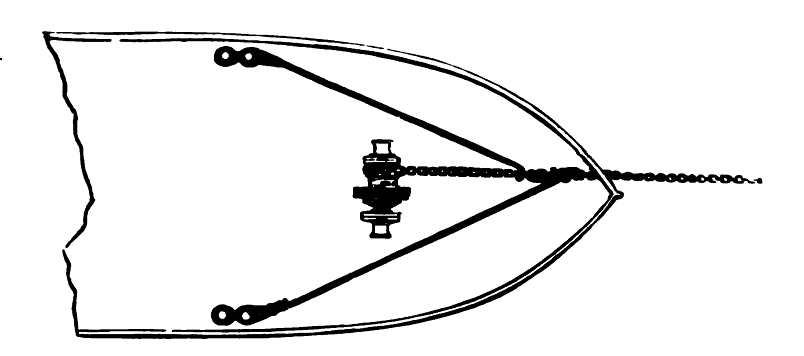
На обоихъ судахъ буксиры и цѣпи слѣдуетъ крѣпить не за одинъ кнехтъ, а за нѣсколько, чтобы разложить силу тяги на нихъ и чтобы не расшатать крѣпленій одного (фиг. 127).

Чтобы можно было бы сразу отдать буксиры, два конца смычекъ, лежащіе на палубѣ, соединяются не соединительной скобой, а переноснымъ стопоромъ съ глаголь-гакомъ, отдавъ который мы разъединимъ смычки цѣпи и выпустимъ за бортъ буксиры.

Когда буксиры поданы и выравнены, судно даетъ малый ходъ, прибавляя его постепенно.

На случай лопнувшаго при буксировкѣ буксира—между судами оставляется проводникъ.


Фиг. 128.



Если почему либо буксируютъ на пеньковыхъ кабельтовыхъ, то ихъ подаютъ или на бросательныхъ концахъ, или къ проводнику привязываютъ анкерокъ и судно, берущее на буксиръ, бросаетъ его въ воду. На буксируемомъ суднѣ ловятъ анкерокъ кошкой, ввязываютъ въ проводникъ пеньковый буксиръ и его тогда выбираютъ на буксирующее судно.

Въ пеньковые буксиры смычекъ цѣпи не вводятъ т. к. пеньковые тросы хорошо тянутся, пружинятъ и не такъ боятся внезапныхъ натяженій.

Отдѣлъ II.

Якоря и канаты и работы съ ними.

62. О якоряхъ.

Якоря служатъ для удержанія на мѣстѣ на небольшихъ глубинахъ судовъ, шлюпокъ, бочекъ и другихъ предметовъ.

Всѣ якоря выдѣлываются изъ желѣза и бываютъ различныхъ названій, вѣса и устройства.

У насъ на флотѣ болѣе употребляются якоря **Адмиралтейскіе, Мартина и Холла.**

63. Якорь Адмиралтейскій.

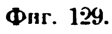
Адмиралтейскимъ якоремъ называется такой якорь, у котораго лапы отлиты заодно съ веретеномъ, а штокъ поставленъ поперекъ лапъ. (Фиг. 129).

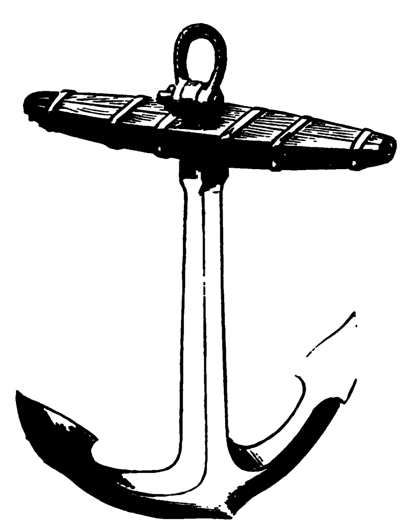
Части такого якоря слѣдующія: **Веретено** составляетъ основу всего якоря. **Рога съ лапами** служатъ для того, чтобы якорь зарывался ими въ грунтъ или какъ говорятъ, чтобы якорь забиралъ.

Острые концы лапъ называются **носками**, а мѣсто гдѣ веретено соединяется съ рогами **трентомъ**, который имѣетъ снаружи **пятку**.

На верхнюю часть веретена, поперекъ лапъ, заводится **штокъ**, который бываетъ желѣзный или деревянный.

Желѣзный штокъ пропускается сквозь проушину, просверленную въ веретенѣ и крѣпится разводной чекой, а деревянный состоитъ изъ двухъ половинъ стянутыхъ бугелями и одѣвается на утолщеніе веретена, называемое шеймой.


Фиг. 129.



Выше штока въ веретенѣ дѣлается проушина въ которую вводится своимъ болтомъ скоба якоря, служащая для присоединенія къ якорю цѣпныхъ канатовъ или перлиней.

Штокъ служитъ для того, чтобы повернуть якорь одной лапой въ грунтъ, въ случаѣ если онъ ляжетъ ими плашмя и не сможетъ забрать.

Адмиралтейскіе якоря выдѣлываются различнаго вѣса въ зависимости отъ величины судна и назначеній и бываютъ отъ полутора пудовъ и до 300 и болѣе.

Вѣсъ якоря выбивается на веретенѣ.

Изъ описанія якоря понятно, что онь зарывается въ грунтъ или, иначе говоря, держитъ только одной лапой, штокъ лежитъ по грунту, а другая лапа торчитъ вверхъ. Поэтому вокругъ штока и лапы легко можетъ запутаться канатъ или перлинь, а на мелководьѣ судно можетъ попортить себѣ дно о торчащую лапу.

Якоря адмиралтейскіе до сего времени еще въ большомъ употребленіи, но ввиду описанныхъ недостатковъ и неудобства ихъ уборки, въ послѣднее время, на судахъ примѣняютъ якоря **Мартина, Холла** и другіе.

64. Якорь Мартина.

Якорь Мартина состоитъ изъ желѣзныхъ разборныхъ частей, имѣетъ ворочающіяся лапы и штокъ повернутый вдоль нихъ (фиг. 130).

Фиг. 130.

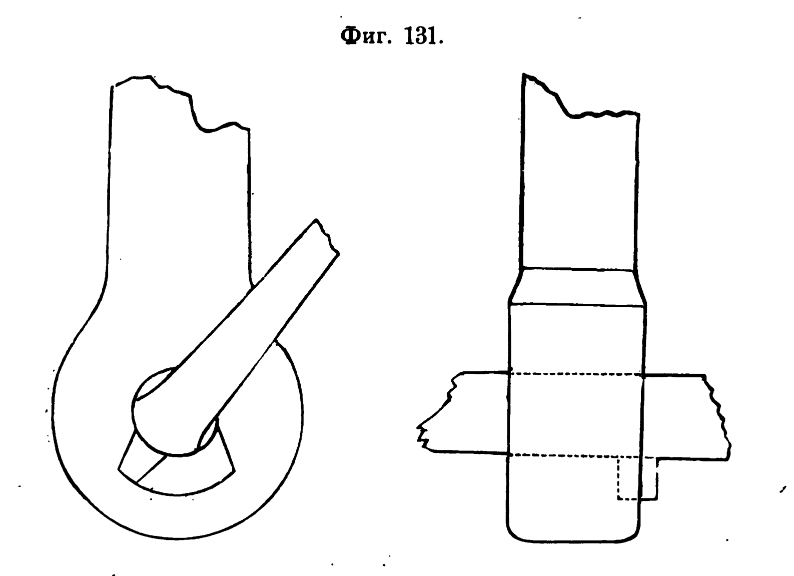


Веретено якоря отливается отдѣльно и имѣетъ двѣ проушины,—малую вверху для скобы якоря и большую внизу, сквозь которую пропускаются рога съ лапами, которыя могутъ вращаться въ проушинѣ.

Чтобы рога не могли выпасть изъ веретена ихъ закрѣпляютъ особой желѣзной коробкой, острые края которой выступаютъ съ обѣихъ сторонъ веретена.

Особый приливъ на рогахъ, входящій въ углубленіе сдѣланное для него въ тѣлѣ веретена у проушины, мѣшаетъ лапамъ вращаться въ обѣ стороны болѣе чѣмъ слѣдуетъ (фиг. 131).

Фиг. 131.



Коробка якоря не только крѣпитъ рога, но упираясь острыми краями въ грунтъ помогаетъ лапамъ откидываться и забирать.

Штокъ якоря желѣзный и плоскій имѣетъ концы загнутые къ скобѣ якоря и крѣпится на веретенѣ заплечикомъ и чекой.

На загнутыхъ концахъ штока дѣлаютъ проушины для закладыванія въ нихъ анкеръ-штокъ-талей при уборкѣ якоря на мѣсто.

Въ верхню проушину веретена вводится якорная скоба.

8*

На веретено между штокомъ и лапами заводится двойная подъемная скоба, для закладыванія въ нее катъ-гака, при чемъ она ставится на веретено съ такимъ расчетомъ, чтобы поднятый за нее якорь висѣлъ горизонтально.

Якоря Мартина выдѣлываются различнаго вѣса до 500 пудовъ и вѣсъ ихъ выбиваютъ тоже на веретенѣ.

Изъ описанія якоря видно, что онъ забираетъ сразу обѣими лапами и штокъ помогаетъ имъ.

Отъ этого увеличивается держащая сила якоря и случаи запутыванія каната и перлиней очень рѣдки, а на мелководьѣ онъ безопасенъ.

Ввиду того, что якорь Мартина состоитъ изъ разборныхъ частей, въ случаяхъ поломокъ, его исправленіе легче чѣмъ адмиралтейскаго.

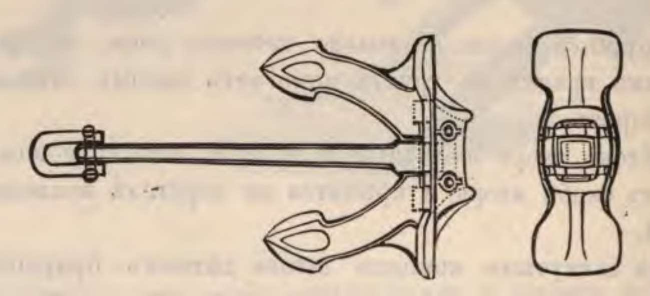
Уборка такого якоря тоже проще.

Въ настоящее время для удобства и быстроты уборки, такіе якоря дѣлаются безъ штоковъ (и тогда веретено втягивается въ клюзъ пока лапы не упрутся въ него).

65) Якорь Холла (Холля).

Якорь Холла принадлежитъ тоже къ якорямъ съ поворотными лапами и бываетъ со штокомъ и безъ него (фиг. 132).

Фиг. 132.



Веретено длинное четырехгранное имѣетъ вверху проушину для скобы якоря, а внизу отверстіе для болта соединяющаго веретено съ лапами.

Рога съ лапами отливаются заодно и въ серединѣ имѣютъ отверстіе для закругленнаго конца веретена.

Рога у лапъ имѣютъ приливы, заставляющіе лапы поворачиваться и зарываться въ грунтъ и замѣняющіе коробку якоря Мартина.

Поворотъ лапъ ограничивается устройствомъ вырѣза, не позволяющаго лапамъ поворачиваться болѣе нужнаго, въ который входитъ веретено.

Соединительный болтъ толстый и круглый удерживается на мѣстѣ отъ вываливанія или сдвига двумя предохранительными болтами.

Якорь Холла очень простъ и удобенъ и употребляется теперь на многихъ судахъ.

66. Уходъ за якорями съ поворотными лапами.

Послѣ каждой отдачи якоря, мѣста вращенія лапъ должны быть хорошо очищены отъ попавшей туда грязи и смазаны *).

При окраскѣ якоря надо слѣдить, чтобы краска не попадала въ трущія части. Если при осмотрѣ якоря замѣчено, что лапы туго вращаются, надо разобрать якорь очистить, смазать и вновь его собрать,

67. Становые и запасные якоря.

На каждое большое военное судно полагается три или четыре большихъ тяжелыхъ якоря и нѣсколько меньшихъ.

Два самыхъ тяжелыхъ якоря, на которые судно всегда становится, называются **становыми** и помѣщаются въ носу надъ клюзами или втягиваются въ нихъ.

На случай потери или порчи становыхъ якорей на судахъ имѣются одинъ или два другихъ якоря одинаково тяжелыхъ со становыми, называемыхъ **запасными**, которые помѣщаются въ носу рядомъ со становыми.

---

*) Какъ смазку хорошо употреблять 2 части керосина и 1 часть машиннаго масла.

Становые и запасные якоря бываютъ системъ Мартина, Холла, Адмиралтейскіе и другіе.

68. Стопъ-анкера, верпы, дреки, кошки.

Судовые якоря болѣе легкіе чѣмъ становые, называются **верпами**, при чемъ самые тяжелые изъ верповъ называются **стопъ-анкерами**.

Верпы и стопъ-анкера предназначаются для завозовъ ихъ съ судна на шлюпкахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда бываетъ нужно или закинуть корму въ ту или другую сторону, или перетянуться на другое мѣсто, или для снятія съ мели небольшихъ судовъ и т. п.

Для удобства погрузокъ на шлюпки, верпы и стопъ анкера размѣщаются на верхней палубѣ, вблизи стрѣлъ крановъ и шлюпбалокъ, которыми ихъ можно подать на шлюпки.

Верпы и стопъ-анкера бываютъ системы Мартина, адмиралтейскіе съ желѣзнымъ штокомъ и другіе.

Небольшіе шлюпочные якоря въ нѣсколько пудовъ вѣсомъ называются **дреками**, бываютъ всегда адмиралтейскіе съ желѣзными штоками и постоянно хранятся на шлюпкахъ (фиг. 133).

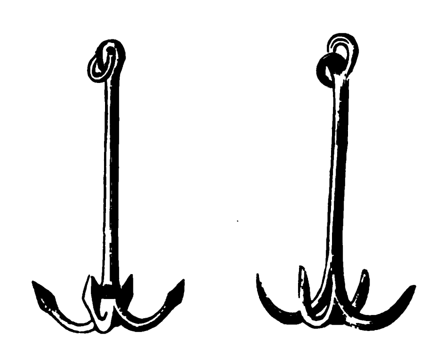
Фиг. 133.



Маленькіе якоря вѣсомъ въ нѣсколько фунтовъ съ тремя или четырьмя лапами, безъ штоковъ, называются **кошками**

и служатъ для ловли плывущихъ мимо судна щитовъ, бревенъ, перлиня съ анкерками и т. п. а также для отысканія затонувшихъ предметовъ и иногда прикрѣпляются къ траламъ (фиг. 134).

Фиг. 134.



Кошки слѣдуетъ хранить съ прикрѣпленными къ нимъ концами гдѣ либо на палубѣ подъ рукой.

69. Какъ выдѣлываются цѣпные канаты.

Цѣпные канаты и такелажныя цѣпи выдѣлываются звеньями изъ круглаго прутового желѣза.

Взявъ нужной длины кусокъ желѣзнаго прута и нагрѣвъ, его сгибаютъ по формѣ звена, концы же прута сваривают на сильномъ огнѣ. Потомъ въ раскаленное звено вставляютъ чугунный контрафорсъ, который и зажимается звеномъ при охлажденіи (фиг. 135).

Въ звенья такелажныхъ цѣпей контрафорсовъ не вводятъ т. к. эти цѣпи назначаются для малыхъ усилій.

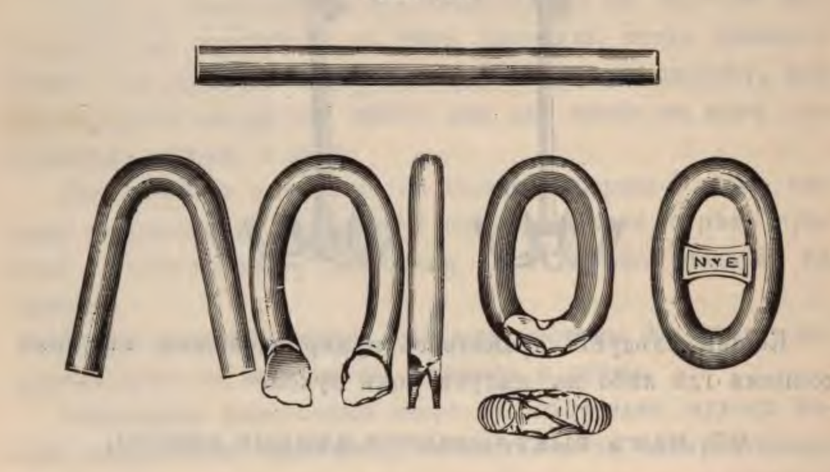
Звенья цѣпей нарочно дѣлаютъ изъ желѣза, а не изъ стали потому, что желѣзо лучше сваривается чѣмъ сталь контрафорсы же вставляютъ чугунные, а не желѣзные такъ какъ желѣзные могли-бы погнуться, а чугунъ не гнется.

Конрафорсы вводятъ въ звенья для увеличенія ихъ крѣпости при растягиваніи и при тягѣ въ переломъ, какъ на-

примѣръ въ клюзахъ, а также противъ образованія колышекъ на канатѣ.

Цѣпные канаты выдѣлываются, такимъ образомъ, кусками длиной по ($12^1/_2$) двѣнадцать съ половиной сажень каждый и такіе куски называются **смычками**.

Фиг. 135.



Для удобства соединенія смычекъ между собой и для работъ съ канатомъ концевыя звенья каждой смычки дѣлаются безъ контрафорсовъ, но для того, чтобы ихъ крѣпость не была меньше крѣпости остальныхъ звеньевъ ихъ дѣлаютъ болѣе толстыми.

70. Какъ составляются и мѣрятся якорные канаты.

На судахъ къ каждому становому якорю полагается цѣпного каната 150 саженъ шестифутовой мѣры, а къ запаснымъ по 100 саженъ, одинаковой толщины съ канатомъ станового якоря.

Такимъ образомъ становой канатъ составляется изъ 12 смычекъ, а запасный изъ 8.

Смычки соединяются между собою соединительными скобами.

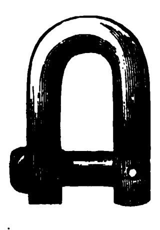
Соединительныя скобы устроены такъ, что болтъ вставленный на мѣсто, головкой почти не выдается надъ лапой. скобы, другой же конецъ пригнанъ заподлицо.

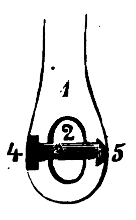
Болтъ дѣлается не круглый а продолговатый по направленію тяги, для большей крѣпости и удерживается на мѣстѣ конической стальной луженной шпилькой пропущенной сквозь лапу скобы и болтъ.

Длина шпильки должна быть такова, чтобы заколотивъ ее въ гнѣздо до отказа она не доходила своими краями до одного изъ отверстій.

Чтобы шпилька не могла выпасть, расширенныя въ краяхъ отверстія ея гнѣзда забиваютъ свинцовыми пробками (фиг. 136).

Фиг. 136.





1. Лапа скобы.
2. Болтъ.
3. Шпилька.
4 и 5. Свинцовыя пробки.

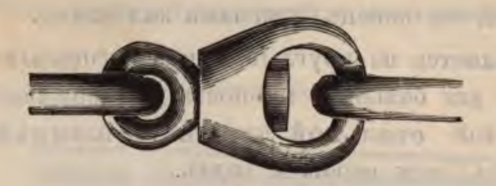
То что канатъ составляется изъ смычекъ, а не отковывается цѣльнымъ, позволяетъ въ случаяхъ поврежденія одного изъ звеньевъ, отнять изъ него только эту смычку и послать ее въ кузницу на исправленіе или просто ее бросить, чего нельзя было-бы сдѣлать при цѣльномъ канатѣ.

Кромѣ того составной канатъ позволяетъ, когда нужно, мѣнять мѣста смычекъ и облегчаетъ работы съ нимъ.

Чтобы цѣпной канатъ не закручивался и для того чтобы его легко было-бы раскрутить въ случаѣ надобности, въ середину первой и послѣдней смычекъ вводятъ вертлюги (фиг. 137).

Вертлюги вводятъ закругленной частью къ якорю и если онъ вытравленъ за клюзъ то долженъ смотрѣть чашкой вверхъ (головкой болта внизъ).

Фиг. 137.



Ввиду трудности выдѣлки вертлюговъ они являются самой слабой частью каната.

Всѣ цѣпные канаты по длинѣ мѣрятся числомъ смычекъ, изъ которыхъ они составлены или числомъ саженъ шестифутовой мѣры.

Толщина цѣпи мѣрится въ дюймахъ по діаметру (толщинѣ) круглаго желѣза, изъ котораго отковано простое звено.

Діаметръ звена легко получить смѣривъ ниткой его окружность и взявъ отъ нее одну треть.

71. Какъ хранится и крѣпится якорный канатъ на суднѣ.

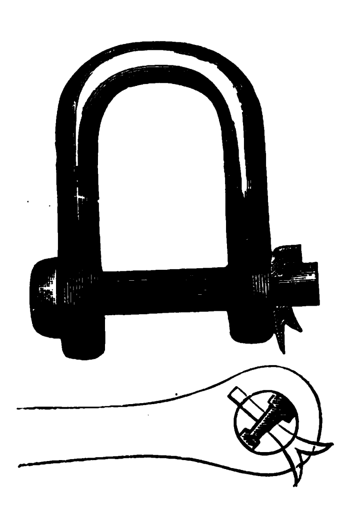
Составленный такимъ образомъ изъ смычекъ якорный канатъ присоединяется однимъ концомъ помощью **якорной скобы** къ скобѣ якоря, а другимъ концомъ помощью **жвака-галса** крѣпится къ корпусу судна.

Присоединяя канатъ къ якорю или беря его со стѣнки, или дна дока въ клюзъ, надо слѣдить чтобы соединительныя скобы были обращены спинкой (круглой частью) къ якорю (впередъ), а болтомъ къ шпилю (назадъ), такъ какъ иначе при отдачѣ якоря, скобы могутъ задѣть болтами за стопоръ Легофа или за кромку клюза и попортиться,

Конецъ каната, идущій къ якорю называется **ходовымъ**, а другой **кореннымъ**.

Ходовой конецъ присоединяется къ якорю якорной скобой, которая отличается отъ соединительной тѣмъ, что она больше и толще ея и что болтъ якорной скобы выдается съ обѣихъ сторонъ лапъ и крѣпится снаружи разводной чекой (фиг. 138).

Фиг. 138.



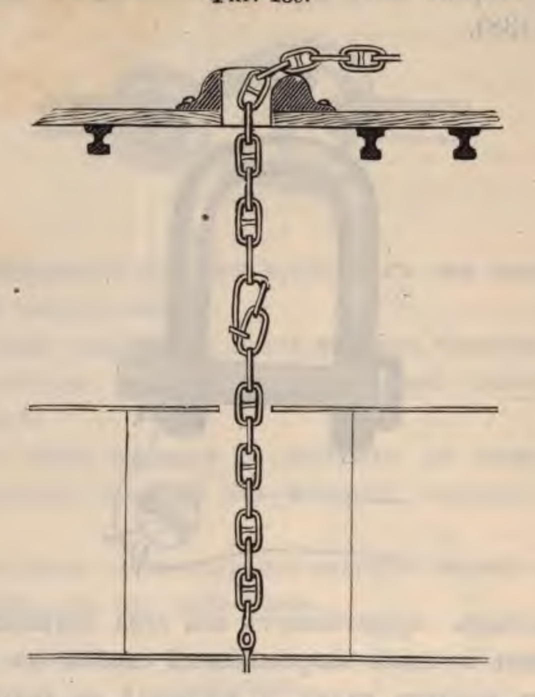
Жвака-галсъ представляетъ изъ себя отдѣльный кусокъ цѣпи, однимъ концомъ закрѣпленный скобой къ обуху вдѣланному въ корпусъ судна и имѣющій на другомъ концѣ глаголь-гакъ, которымъ онъ соединяется съ концомъ каната (фиг. 139).

Длина жвака-галса дѣлается такой чтобы конецъ его, когда онъ натянутъ, выходилъ черезъ палубный клюзъ изъ канатнаго ящика на палубу, гдѣ можно было бы въ случаѣ нужды отдать складной гакъ и расклепать канатъ. Такой кусокъ цѣпи называется еще жвака-галсовой смычкой.

На нѣкоторыхъ судахъ (напримѣръ лин. кор. «Цесаревичъ») жвака-галсовой смычки не дѣлаютъ, а послѣднее звено концевой смычки каната, крѣпится къ глаголь-гаку, взятому за обухъ, укрѣпленный въ корпусъ судна. Въ такомъ случаѣ глаголь-гакъ будетъ называться жвака—галсомъ.

Якорные канаты хранятся на судахъ въ канатныхъ ящикахъ, гдѣ по возможности укладываются змѣйкой отъ стѣнки къ стѣнкѣ.

Фиг. 139.



72. Склепать, расклепать и натащить канатъ.

Склепать или расклепать канатъ это значитъ соединить или разъединить смычки цѣпного каната, заведя или разведя соединительныя скобы.

Чтобы расклепать канатъ, надо выковырять свайкой или ножемъ свинцовыя пробки изъ обоихъ гнѣздъ шпильки, вставить особую стальную заостренную палочку, называемую **выколоткой** въ узкое гнѣздо шпильки и ударами ручника, ее выколотить, вынуть болтъ и развести скобу.

Чтобы склепать канатъ, берутъ соединительную скобу, вынимаютъ болтъ, осматриваютъ гнѣзда шпильки, и если онѣ ржавыя, то ихъ очищаютъ и смазываютъ. Затѣмъ вы-

бирають шпильку, которая должна быть нужной длины (смот. ст. 70), не погнутая, хорошо луженая и съ ровными не забитыми краями.

Введя въ скобу концевыя звенья смычекъ, вставивъ болтъ и заколотивъ шпильку до отказа, забиваютъ свинцомъ гнѣзда шпильки. Канатъ склепанъ.

Работая съ канатами, часто случается набрать вручную, или какъ говорятъ, **натащить** каната.

Для натаскиванія каната употребляютъ **канатные крючки**, сдѣланные изъ прутового желѣза и **обгалдеры**, ввидѣ недлиннаго конца троса съ гакомъ на концѣ.

Закладывать обгалдеры и канатные крючки слѣдуетъ за самое звено каната, а не за контрафорсъ, чтобы его не расшатать.

73. Размѣрить и окрасить канатъ.

Принимая канатъ на судно, его размѣряютъ саженями шестифутовой мѣры и черезъ каждыя 10 сажень на контрафорсы звеньевъ кладутъ марки изъ отожженной желѣзной проволоки.

Проволоку отжигаютъ чтобы она была мягкой и для этого ее нагрѣваютъ до красна и даютъ остыть. Марки на канаты кладутъ на 10 саженяхъ на одномъ звенѣ на 20 саженяхъ на двухъ и т. д. до 50-ти саженъ. На 60 саженяхъ снова марка на одномъ звенѣ, на 70 на двухъ и т. д. до 100 саженъ. На 110 одна марка и такъ до конца.

Размѣривъ канатъ, его очищаютъ отъ ржавчины и красятъ весь, кромѣ звеньевъ съ марками, горячей газовой смолой.

Звенья съ марками до 50 саженъ красятъ сурикомъ, отъ 60 до 100 бѣлилами и отъ 110 до 150 снова сурикомъ, такъ что напримѣръ на 40 саженяхъ будетъ четыре красныхъ звена, а на 70 два бѣлыхъ, на 110,—одно красное и т. д.

74. Осмотръ каната.

При вводахъ судна въ докъ, а вообще два раза въ годъ, слѣдуетъ осматривать цѣпные канаты.

Для осмотра, канатъ очищается отъ краски и ржавчины и раскладывается такъ на подпорки, чтобы звенья были на вѣсу.

Затѣмъ ударяя ручникомъ по каждому звену, скобѣ и вертлюгу узнаютъ на звукъ нѣтъ-ли трещины или поврежденія и, если въ смычкѣ окажутся такія звенья или вертлюгъ, то эту смычку выключаютъ изъ каната.

Далѣе осматриваютъ въ звеньяхъ контрафорсы не распатаны-ли они и если такіе найдутся, ихъ выбиваютъ и въ кузницѣ замѣняютъ новыми желѣзными.

Послѣ этого расклепываютъ канатъ, болты и гнѣзда скобъ очищаютъ отъ ржавчины и смазываютъ, замѣняютъ погнутыя, ржавыя и разбитыя шпильки, расхаживаютъ вертлюги, напускаютъ въ нихъ теплаго сала и поправляютъ марки.

Канатъ осмотрѣнъ.

Въ цѣпныхъ канатахъ, смычки ближнія къ якорю всегда терпятъ больше чѣмъ концевыя, лежащія, большею частью, безъ дѣйствія въ канатныхъ ящикахъ.

Поэтому, иногда послѣ долгой службы, у ходовыхъ смычекъ расшатываются многіе контрафорсы и даже растягиваются звенья, что можно замѣтить на шпилѣ, когда звенья съ трудомъ входятъ въ гнѣзда и лежатъ кромкой на кулакахъ.

Для предупрежденія этого, при осмотрахъ каната, слѣдуетъ мѣнять мѣста ходовыхъ и коренныхъ смычекъ, или просто перемѣнивъ направленіе соединительныхъ скобъ, взять канатъ въ клюзъ другимъ концомъ, чтобы всѣ части каната терпѣли ровно.

75. Канатные стопора.

Для удержанія каната, когда отданъ якорь и при различныхъ работахъ съ нимъ, употребляются канатные стопора которые бываютъ **переносные** и **постоянные**.

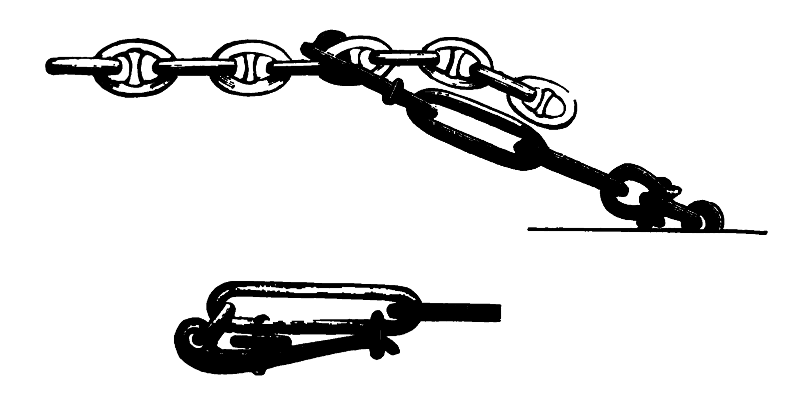
Переносные стопора имѣются **цѣнные** и **тросовые**, а постоянные, — **Легофа Брауна** и **зажимной палубный стопоръ** (палубная машинка).

Переносные стопора употребляются главнымъ образомъ для удержанія каната при отданномъ якорѣ, а постоянные при работахъ съ канатомъ.

Всѣ канатные стопора, находящіеся впереди битенга называются **передними**, а позади его—**задними**.

Переносный цѣпной стопоръ состоитъ изъ короткаго куска цѣпи, заложеннаго скобой въ обухъ въ палубѣ, а на другомъ концѣ имѣетъ складной гакъ, которымъ стопоръ и удерживаетъ канатъ (фиг. 140а).

Фиг. 140а.



Переносный тросовый стопоръ обдѣлывается изъ проволочнаго троса, ввидѣ короткаго шкентеля съ гакомъ на одномъ концѣ и съ кнопомъ на другомъ.

Гакъ закладываютъ за обухъ, а подъ шейку кнопа, берется затяжной петлей найтовный конецъ, который берутъ

сперва нѣсколькими шлагами назадъ вокругъ каната и затѣмъ свободную часть конца берутъ по канату впередъ (фиг. 140б).

Фиг. 140б.



Стопоръ Легофа состоитъ изъ чугунной подушки съ вырѣзомъ въ ней по формѣ звена.

Въ вырѣзѣ ходитъ небольшой кулакъ, который можно поднимать и опускать ручкой.

Канатъ проводятъ черезъ этотъ стопоръ и надъ нимъ закидываютъ наметку, чтобы онъ при быстромъ движеніи не могъ соскочить со стопора.

Если ручку поднять, то она подыметъ кулакъ съ лежащимъ на немъ канатомъ и канатъ свободно будетъ проходить сквозь стопоръ.

Если-же ручку опустить, то опустится и кулакъ съ канатомъ и одно изъ звеньевъ сейчасъ-же упрется въ вырѣзъ въ подушкѣ стопора и канатъ задержится (фиг. 141).

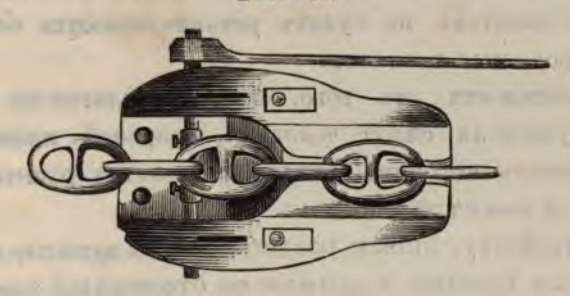
Стопоръ Легофа ставится вблизи бортовыхъ клюзовъ и употребляется только при работахъ съ канатомъ.

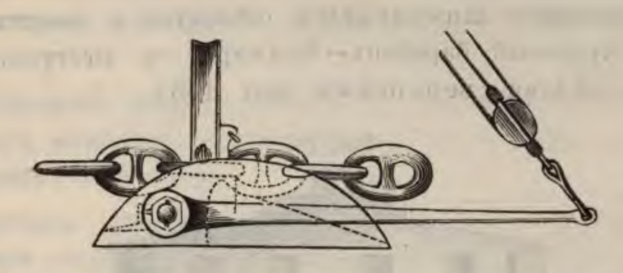
Стопоръ Брауна устроенъ также какъ и Легофа, ставится у палубныхъ клюзовъ надъ канатными ящиками и употребляется тоже при работахъ, какъ напримѣръ, во время натаскиванія каната, обнесенія каната на шпиль и послѣ отдачи якоря, пока не положены на канатъ переносные стопора, послѣ чего онъ немедленно поднимается.

Зажимной палубный стопоръ, ставится подъ палубными клюзами и имѣетъ видъ согнутаго въ дугу толстаго желѣз-

наго рычага, одинъ конецъ котораго вращается на болтѣ, а за другой закладываютъ тали.

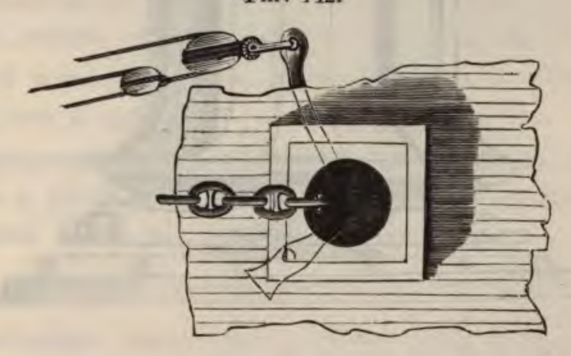
Фиг. 141.





Выбирая тали, прижимаютъ канатъ стопоромъ къ кромкѣ клюза и тѣмъ задерживаютъ канатъ (фиг. 142).

Фиг. 142.



На нѣкоторыхъ судахъ палубный стопоръ зажимается особымъ моховикомъ, а на другихъ судахъ такого стопора не ставятъ совсѣмъ (лин. кор. «Слава»).

76. Шпиль обыкновенный.

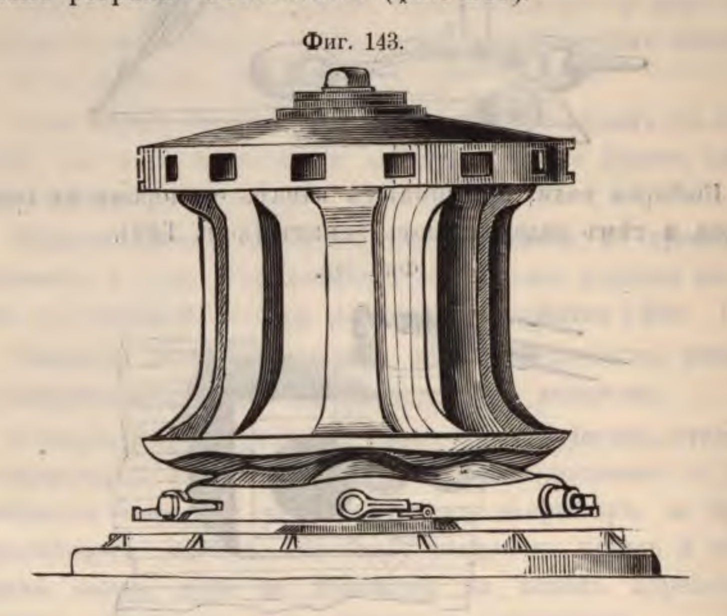
Для выхаживанія якорныхъ канатовъ, тяги перлиней, выбиранія ката и для другихъ тяжелыхъ работъ по тягѣ тросовъ и канатовъ, на судахъ устанавливаются особые вороты, называемые шпилями.

Въ зависимости отъ того, чѣмъ приводится въ движеніе шпиль, ручной-ли силой человѣка, паровой машиной или электрическимъ моторомъ, шпиль называется **ручнымъ, паровымъ** и **электрическимъ**.

По устройству, шпили раздѣляются, на **шпили обыкновенные** или **простые** и **шпили со стопорами тренія**.

Устройство простого шпиля слѣдующее: на стальную ось, называемую **шпинделемъ** одѣвается и закрѣпляется на ней чугунный барабанъ—**баллеръ** съ выступающими на немъ ребрами—**вельпсами** (фиг. 143).

Фиг. 143.



Баллеръ служитъ для обнесенія на него тросовъ и цѣпныхъ канатовъ, а вельпсы на немъ мѣшаютъ тросамъ скользить по баллеру.

Въ верхней части баллера, называемой головой шпиля, имѣются гнѣзда для вымбовокъ.

Въ нижней части баллера дѣлаются гнѣзда и кулаки, въ которые ложатся звенья, обнесеннаго на шпиль каната.

Кромѣ того, въ послѣднее время, на новыхъ шпиляхъ, внизу баллера дѣлаютъ круговую волнистую щель (кипъ), въ которую слѣдуетъ, при выбираніи закладывать стальные тросы.

На нижнюю кромку баллера—палгетъ, насаживаются откидные стопора—палы, которые въ опущенномъ положеніи упираются въ гнѣзда палгуна т. е. фундамента шпиля. прикрѣпленнаго къ палубѣ и тѣмъ не даютъ баллеру вращаться.

Для вращенія шпиля вручную, въ гнѣзда въ его головѣ вставляютъ вымбовки, концы которыхъ стягиваютъ концомъ, называемымъ свистовомъ.

Свистовъ удерживаетъ вымбовки отъ выпаденія изъ гнѣзда при скоромъ вращеніи шпиля и позволяетъ въ случаѣ надобности поставить на шпиль большее число людей.

Коренной конецъ свистова крѣпится за одну изъ вымбовокъ и проводится въ обратную сторону вращенія шпиля, чтобы при работѣ онъ затягивался, а не ослаблялся-бы.

Ходовой конецъ свистова крѣпится непремѣнно за ту-же вымбовку, что и коренной.

При вращеніи шпиля шпилевой машиной, она помощью шестеренъ и различныхъ передачъ вертитъ шпиндель вмѣстѣ съ баллеромъ въ ту или другую сторону.

77) Шпиль со стопорами (дисками) тренія.

Въ настоящее время для удобства работъ со шпилями, баллеръ и шпиндель не скрѣпляютъ на постоянную между собой, но устраиваютъ такъ, что ихъ можно соединять и разобщать по желанію.

Удобство такого шпиля заключается въ томъ, что для травленія тросовъ и каната не надо вращать машиной въ обратную всего шпиля, а достаточно разобщить баллеръ со шпинделемъ и онъ самъ отъ тяги начнетъ свободно вращаться на шпинделѣ, отдѣльно отъ него, травя снасть.

Кромѣ того, при такомъ шпилѣ, можно особымъ приспособленіемъ уменьшать и увеличивать скорость травленія и даже стопорить совсѣмъ.

Устройство это состоитъ въ томъ, что на шпиндель на шпонкахъ одѣто нѣсколько дисковъ (фиг. 144).

Въ промежутки между дисками шпинделя, входятъ диски прикрѣпленные къ баллеру (тоже на шпонкахъ).

Въ головѣ шпиля имѣется винтовая втулка, которая упирается въ верхній дискъ.

Если втулка отжата, то баллеръ легко вращается на шпинделѣ такъ какъ его диски свободно проходятъ между дисками шпинделя.

Завинчивая втулку или какъ говорятъ **зажимая шпиль**, мы будемъ сжимать диски, отчего треніе между ними увеличится и баллеру труднѣе будетъ вращаться.

Зажавъ втулку до отказа мы этимъ такъ сожмемъ диски шпинделя, и баллера между собою, что баллеръ больше не провернется и будетъ соединенъ со шпинделемъ, а значитъ и со шпилевой машиной.

Диски эти зовутся дисками или **стопорами тренія**.

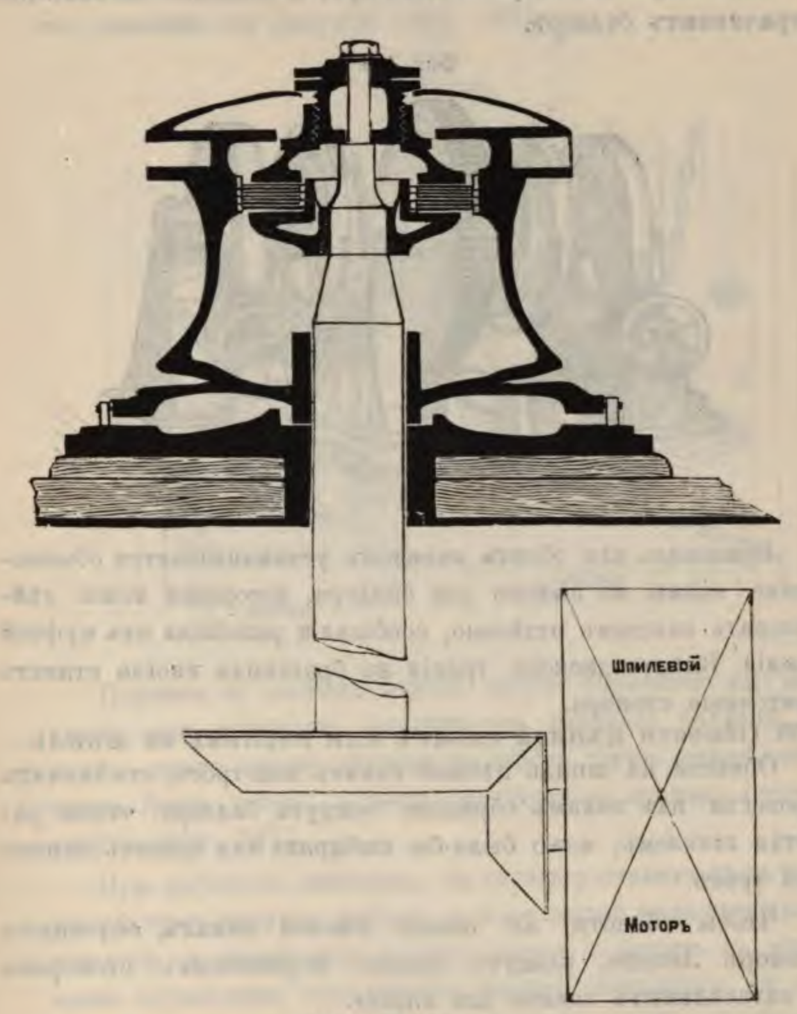
Такимъ образомъ, если говорятъ **шпиль зажатъ**, это значитъ баллеръ будетъ соединенъ со шпинделемъ (со шпилевой машиной).

Шпиль отжатъ,—это значитъ баллеръ разобщенъ со шпинделемъ и можетъ вращаться на немъ независимо отъ шпилевой машины.

Скорость травленія достигается большимъ или меньшимъ зажиманіемъ втулки.

Всѣ шпили, какъ электрическіе такъ и паровые имѣютъ гнѣзда для вымбовокъ на случай порчи шпилевой машины.

Фиг. 144.



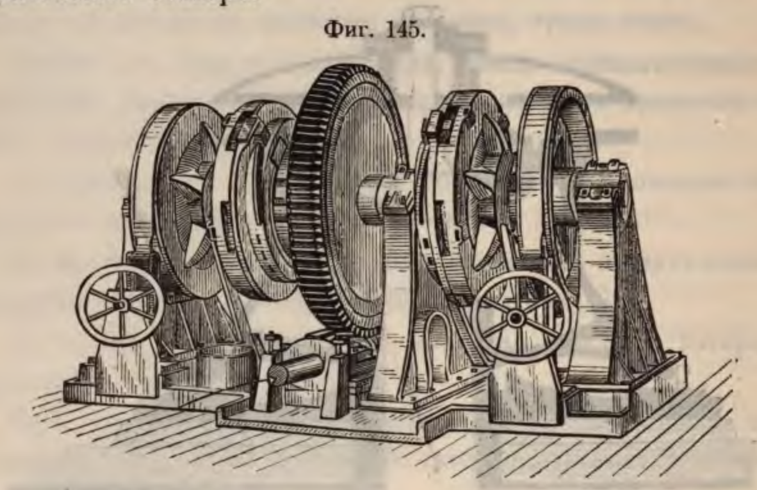
78. Брашпиль.

На нѣкоторыхъ судахъ устанавливаются, особые шпили, у которыхъ шпиндель съ баллеромъ горизонтальны. Такіе шпили называются **брашпилями** (фиг. 145).

Брашпили имѣютъ ручные и паровые приводы.

Ручной приводъ состоитъ не изъ вымбовокъ, какъ у шпилей, а изъ розмаховъ, которые особыми палами попадаютъ въ зубцы на кромкѣ баллера, и нажимая на нихъ поворачиваютъ баллеръ.

Фиг. 145.



Брашпиль для обоихъ канатовъ устанавливается обыкновенно одинъ, но имѣетъ два баллера, которыми можно дѣйствовать каждымъ отдѣльно, сообщая и разобщая ихъ муфтой тренія. Вмѣсто дисковъ тренія на брашпили иногда ставятъ ленточные стопора.

79. Обнести цѣпной канатъ или перлинь на шпиль.

Обнести на шпиль цѣпной канатъ или тросъ, это значитъ провести ихъ такимъ образомъ вокругъ баллера, чтобы работая шпилемъ, можо было-бы выбирать или травить канатъ или тросъ.

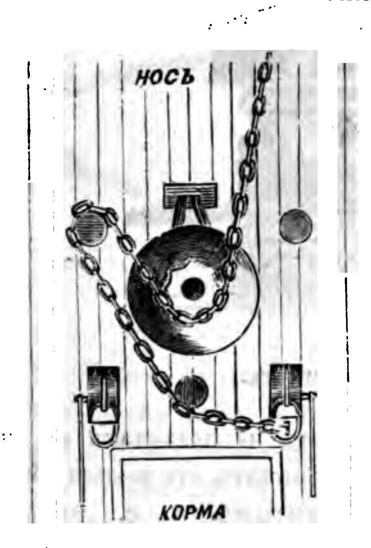
Чтобы обнести на шпиль цѣпной канатъ, опускаютъ стопоръ Легофа, кладутъ больше переносныхъ стопоровъ и натаскиваютъ каната изъ ящика.

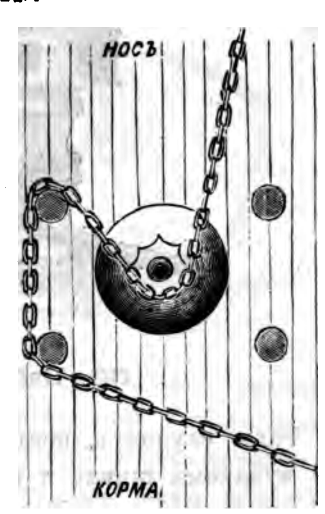
Обносить канатъ надо такъ, чтобы звенья его легли въ гнѣзда и между кулаковъ баллера.

На современныхъ судахъ ставятъ для каждаго каната особый шпиль и тогда канаты всегда обнесены на нихъ.

Иногда-же для обоихъ канатовъ ставятъ одинъ шпиль и тогда около него на палубѣ укрѣпляютъ три или четыре вертикальныхъ роульса, называемыхъ стаканами, которые позволяютъ обносить на шпиль любой изъ канатовъ, какъ это показано на рисункѣ (фиг. 146).

Фиг. 146.





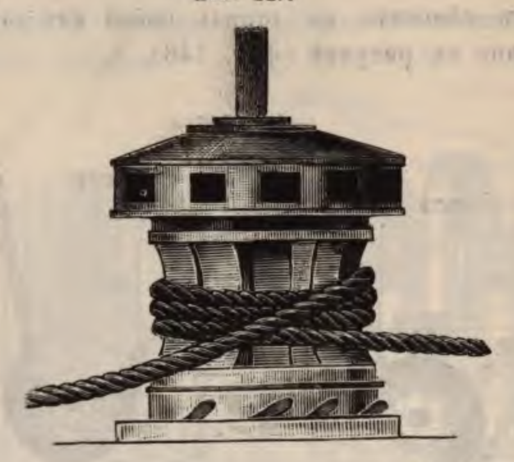
Перлиня и вообще любой тросъ обносятся на шпили тремя или четырьмя шлагами на вельпсы баллера такъ, чтобы часть троса идущая къ мѣсту тяги—коренной конецъ былъ снизу, а часть сходящая со шпиля—оттяжка сверху (фиг. 147).

При работахъ шпилемъ, на оттяжку ставятъ тѣмъ больше людей, чѣмъ тяжелѣе работа, а если людей мало прибавляютъ шлаговъ, и кромѣ того ставятъ двухъ человѣкъ съ деревянными мушкелями, околачивать вверхъ ложащіеся на шпиль нижніе шлаги, или какъ говорятъ, чтобы канфорить снасть.

Канфорить необходимо потому, что шлаги спустившись внизъ по баллеру могутъ сразу податься вверхъ и людямъ

стоящимъ на оттяжкѣ будетъ очень трудно удержать тросъ и тогда онъ легко можетъ соскочить со шпиля.

Фиг. 147.



80. Кабалярингъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда канатъ не подходитъ къ гнѣздамъ и кулакамъ шпиля и когда значитъ его нельзя обнести на шпиль пользуются **кабалярингомъ** т. е. стропомъ, сдѣланнымъ изъ троса или такелажной цѣпи, который обносится на вельпсы баллера, а концы его снайтавливаются (фиг. 148).

Къ полученному такимъ образомъ безконечному стропу присезниваютъ выбираемый канатъ или тросъ не обнося его на шпиль (фиг. 149).

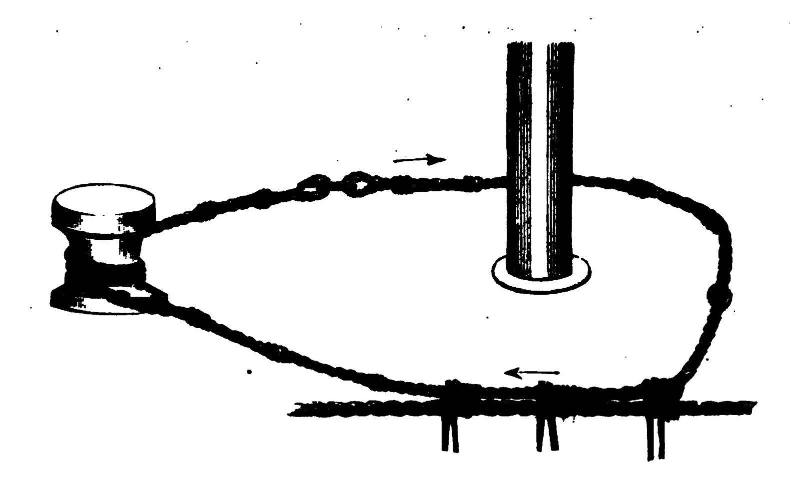
На тросовомъ кабалярингѣ стропѣ дѣлаютъ мусинги, чтобы присезниваемый тросъ или канатъ не скользили.

81. Работы шпилемъ.

Когда цѣпной канатъ или тросъ обнесены на шпиль и требуется выбирать, то командуютъ **пошелъ шпиль** для ручного шпиля и **малый или полный ходъ впередъ** для механическихъ.

По этой командѣ шпиль начинаетъ работать и выбираетъ или какъ говорятъ выхаживаетъ канатъ или тросъ.

Фиг. 148.



Если требуется травить то командуютъ, для ручного шпиля отхаживать на шпилѣ и малый или полный ходъ назадъ для механическихъ; при чемъ шпиль начинаетъ работать въ обратную и ослаблять или какъ говорятъ отхаживать канатъ или тросъ.

При механическихъ шпиляхъ и брашпиляхъ, имѣющихъ стопора тренія, кромѣ отхаживанія можно травить обнесенные на шпиль канатъ или тросъ, отжима только муфту тренія или ленточный стопоръ.

Если при травленіи на шпилѣ надо застопорить, то командуютъ задержать на шпилѣ, для чего надо только зажать муфту тренія.

Обнесенные на шпиль тросы можно травить просто ослабляя оттяжку и давая шлагамъ свободно переходить на вельпсахъ.

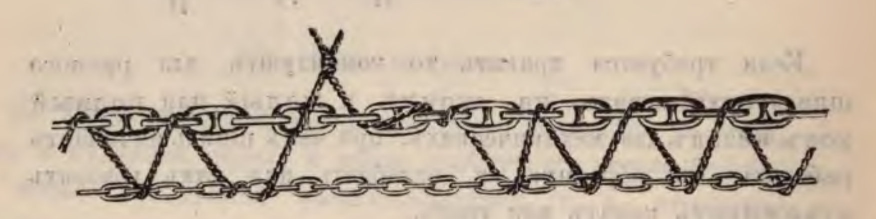
Для остановки шпиля командуютъ стопъ-шпиль.

При работахъ съ ручнымъ шпилемъ палы должны быть всегда опущены на случай если люди сдадутъ, то чтобы шпиль застопорился самъ и не началъ-бы отхаживать.

Если-же ручной шпиль работаетъ почему-либо съ поднятыми палами и нужно ихъ опустить, то командуютъ шпиль на палы по этой командѣ палы опускаютъ и шпиль ставятъ такъ, чтобы палы уперлись въ гнѣзда палгуна и когда они упрутся въ нихъ, то передаютъ палъ шпиль, что означаетъ что шпиль сѣлъ на палы.

Фил. 149.





82 Какъ выхаживаютъ якорный канатъ при порчѣ шпиля.

Въ случаѣ порчи шпиля, для выхаживанія каната употребляются канатныя гини, которыя закладываются въ стропы за звенья каната.

Закладывать стропы надо за самое звено, а не за контрафорсъ, чтобы не расшатывать его.

Для облегченія тяги, на лопарь гиней можно завести тали на тали.

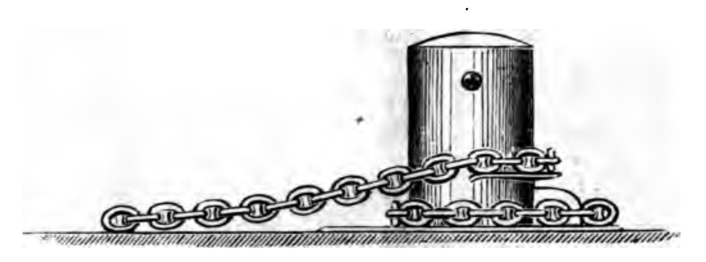
83. Битенгъ и его назначеніе.

На всѣхъ судахъ, вблизи бортовыхъ клюзовъ, ставится толстая чугунная стойка ввидѣ полукнехта, называемая битенгомъ.

Назначеніе битенга состоитъ въ томъ, что когда канатъ обнесенъ на него, то битенгъ принимаетъ на себя значительную часть тяги и помогаетъ шпилю и стопорамъ задерживать канатъ.

Битенгъ имѣетъ выступъ, называемый битенгъ краспицей или перомъ, на которое ложится шлагъ обнесеннаго каната (фиг. 150).

Фиг. 150.



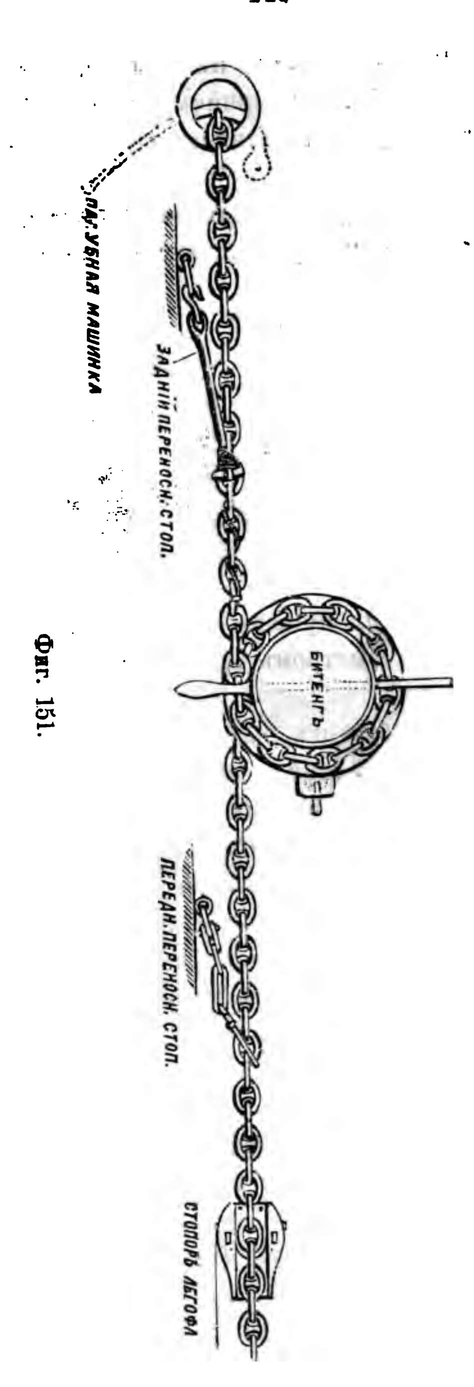
Въ головѣ битенга пропущенъ битенгъ-болтъ, который мѣшаетъ канату, при быстромъ травленіи, соскочить черезъ голову.

Обнося канатъ на битенгъ, слѣдуетъ имѣть коренной конецъ каната, идущій къ ящику сверху, а ходовой—идущій къ якорю внизу битенгъ краспицы.

На корабляхъ имѣющихъ шпили безъ стопоровъ тренія, канатъ всегда держится обнесеннымъ на битенгъ, а при шпиляхъ со стопорами тренія, обносится на него только въ случаяхъ очень сильной тяги, какъ напримѣръ при отдачѣ якоря на большую глубину, когда якорь съ вытравленнымъ канатомъ составляетъ большой вѣсъ; при порчѣ шпиля, когда канатъ нельзя имѣть обнесеннымъ на него и въ другихъ случаяхъ.

Въ обыкновенное время зажатый шпиль съ треніемъ представляетъ собою битенгъ и потому канатъ на битенгъ не обносится.

Прилагаемый ниже рисунокъ (фиг. 151) показываетъ общее расположеніе канатныхъ стопоровъ и какъ канатъ обносится на битенгъ (фиг. 151).

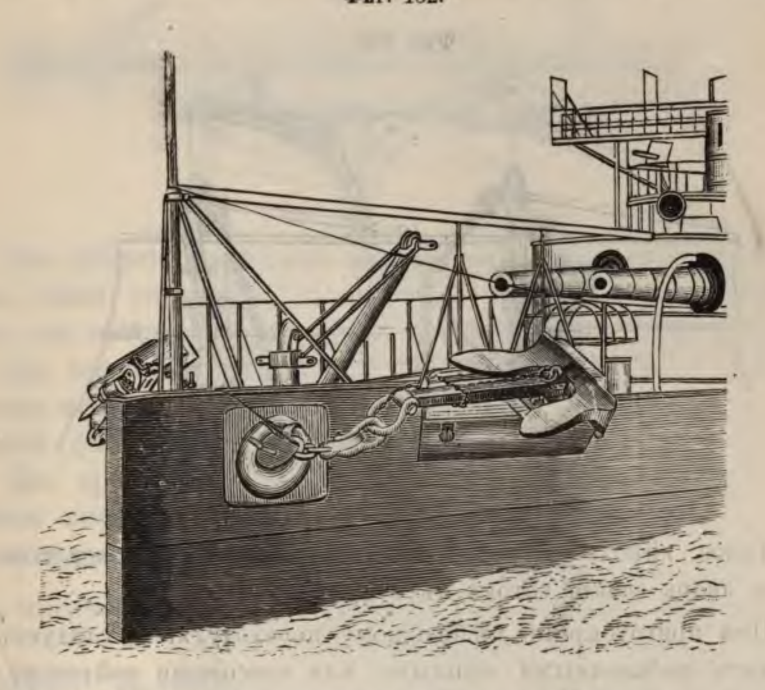

ПАЛУБНАЯ МАШИНКА
ЗАДНІЙ ПЕРЕНОСН. СТОП.
БИТЕНГЪ
ПЕРЕДН. ПЕРЕНОСН. СТОП.
СТОПОРЪ ЛЕГОФА

Фиг. 151.

84. Крѣпленія якорей по якорному и походному.

Становые и запасные якоря со штоками располагаются въ носу вблизи клюзовъ и крѣпятся на мѣстахъ, или укладываясь горизонтально (плашмя) на якорную подушку (фиг. 152) или ставятся вертикально, упираясь на нее ро-

Фиг. 152.



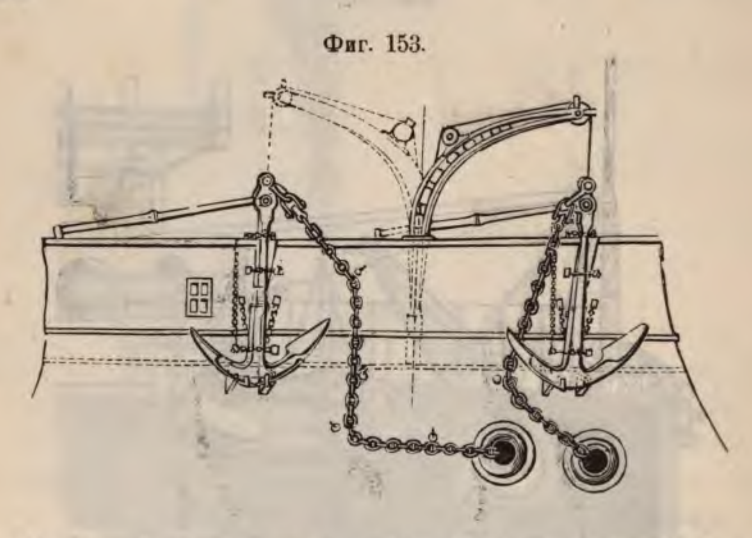
гами и пяткой. (На крейсерахъ «Діана» «Макаровъ» и т. п. (фиг. 153).

Положенные такимъ образомъ якоря, крѣпятся къ подушкѣ особыми найтовными цѣпями **пертулинемъ** и **рустовомъ**, изъ которыхъ первый — пертулинь держитъ якорь за штокъ у скобы якоря, а рустовъ за пятку.

Коренные концы пертулиня и рустова крѣпятся за обухи, вдѣланные въ бортъ у якорной подушки, а другія концевыя звенья ихъ вводятся въ якорную машинку на откидные пальцы (фиг. 154).

Такъ какъ якорь, лежа на подушкѣ всю тяжесть передаетъ на эти цѣпи, а значитъ и на пальцы якорной машинки, то достаточно только поворота ручки этой машинки, чтобы она освободила пальцы, пальцы откинулись бы, съ нихъ соскочили пертулинь и рустовъ и якорь будетъ отданъ.

Фиг. 153.



Такое крѣпленіе якорей называется по якорному т. е. когда якорь всегда готовъ къ отдачѣ.

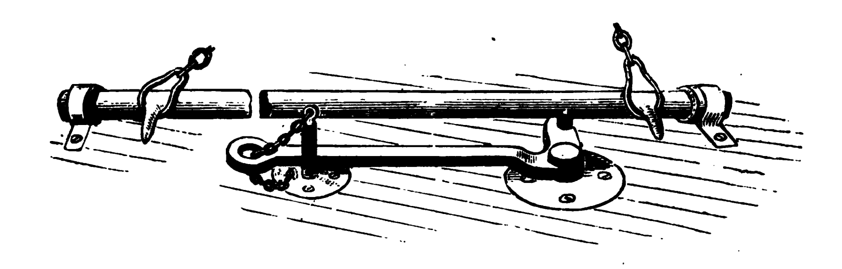
При приготовленіи къ большому переходу, якоря слѣдуетъ крѣпить добавочными цѣпными или тросовыми найтовами, которые заводятся въ спеціально сдѣланные для этого рымы.

На старыхъ судахъ, съ адмиралтейскими якорями, якорь для крѣпленія по походному заваливается внутрь, для чего его приподымаютъ фишемъ за лапу, лежащую на подушкѣ и втягиваютъ лапу якоря хватъ-талями внутрь, послѣ чего кладутъ найтовы.

Такое крѣпленіе якорей называется по походному т. е. когда якорь наглухо закрѣпленъ и не скоро готовъ къ отдачѣ.

На новыхъ судахъ (крейсеръ «Рюрикъ», броненосецъ «Андрей Первозванный» и т. д.) ставятъ якоря безъ штоковъ.

Фиг. 154.



При уборкѣ такой якорь втягивается веретеномъ въ клюзъ, пока лапы не упрутся въ наружную кромку клюза, послѣ чего онъ крѣпится по якорному или по походному (фиг. 155).

Для крѣпленія якорей безъ штоковъ по якорному пертулинь пропускается сквозь скобу якоря и крѣпится на машинкѣ (фиг. 156).

Для крѣпленія якоря по походному, за скобу закладывается особый винтовой талрепъ, кладутся стопора на канатъ и зажимается шпиль.

85. Изготовить якорь къ отдачѣ на малой глубинѣ, имѣя простой шпиль.

Якоря изготовляются къ отдачѣ по командѣ **лѣвый (или правый) якорь къ отдачѣ изготовить.**

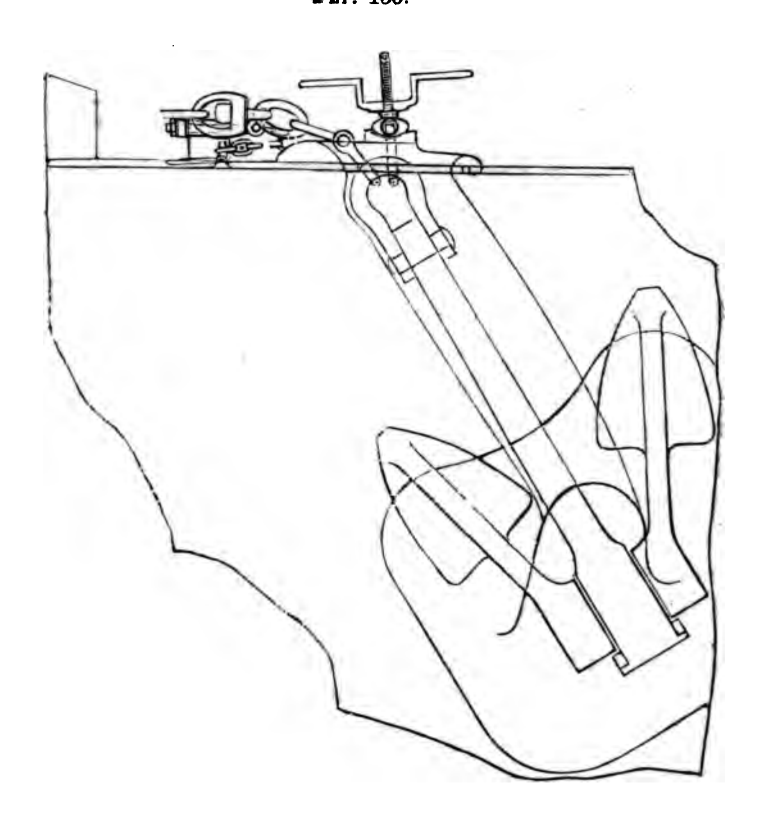
На старыхъ судахъ, имѣющихъ якоря заваленными по походному внутрь и простые шпили, для отдачи якоря дѣлаютъ слѣдующія приготовленія.

Отдраивъ клюзъ и снявъ найтовы съ якоря, закладываютъ фишъ за наружную лапу, и помогая вымбовками, отваливаютъ якорь и кладутъ на якорную подушку, оставляя его на пертулинѣ и рустовѣ.

Далѣе, имѣя канатъ на стопорѣ Легофа, натаскиваютъ изъ канатнаго ящика на палубу, полторы или 2 глубины

каната, который укладывають змѣйкой на палубѣ, такъ, чтобы ходовая часть, идущая къ якорю была ближе къ борту.

Фиг. 155.



Уложивъ змѣйкой натащенный канатъ, коренную часть обносятъ на битенгъ и кладутъ задніе стопора.

Канатъ на шпиль не обносится, а зажимается палубный стопоръ.

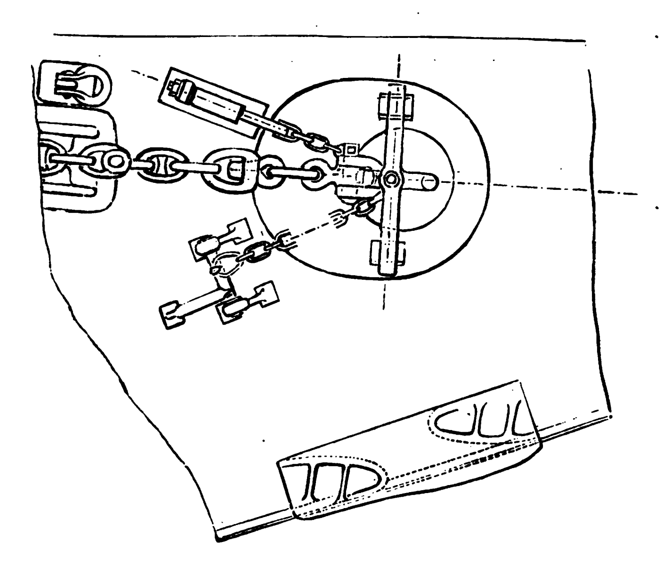
Если приказано, то къ якорю вяжутъ буйрепъ съ томбуемъ (см. ст. 96).

Когда все исполнено, подымаютъ стопоръ Легофа и якорь готовъ къ отдачѣ, о чемъ и передаютъ на мостикъ.

86. Изготовить якорь къ отдачѣ на малой глубинѣ имѣя шпиль со стопорами тренія.

На новыхъ судахъ, имѣющихъ шпили со стопорами тренія и незаваливающіеся якоря, приготовленія къ отдачѣ заключаются въ слѣдующемъ:

Фиг. 156.



Отдраивъ клюзъ, съ якоря снимаютъ походные найтовы и оставляютъ на пертулинѣ и рустовѣ.

Затѣмъ снимаютъ съ каната стопора, если они были положены и поднимаютъ Легофъ. Шпиль отжимаютъ и якорь готовъ къ отдачѣ, о чемъ и передаютъ на мостикъ.

87. Изготовить якорь къ отдачѣ на большой глубинѣ.

Изготовленіе якоря къ отдачѣ на большой глубинѣ на старыхъ судахъ отличается тѣмъ, что канатъ обносится кромѣ битенга еще на шпиль и шпиль вооружается.

Якорь на катѣ передается подъ клюзъ, и виситъ на канатѣ.

При отдачѣ якорь отхаживаютъ на шпилѣ.

На новыхъ судахъ со шпилями тренія, канатъ тоже обносится на битенгъ и шпиль зажимается, послѣ чего якорь передается на катѣ подъ клюзъ и отхаживается или травится на шпилѣ.

88. Отдать якорь.

Подходя къ якорному мѣсту, когда вызваны всѣ на верхъ и стоятъ по мѣстамъ, съ мостика командуютъ **изъ лѣвой** (или правой) **бухты вонъ**, что означаетъ, что надо отойти отъ каната отдаваемаго якоря и быть готовымъ у якорной машинки отдать якорь, а у шпиля и стопоровъ задержать канатъ.

Придя на якорное мѣсто и узнавъ отъ лотоваго глубину командуютъ; **отдать якорь** и затѣмъ,—**травить канатъ** до "—" **саженъ или** "—" **саженъ на клюзъ**.

По этимъ командамъ отдаютъ якорь и задерживаютъ канатъ на указанномъ числѣ саженъ.

Обыкновенно отдаютъ якорь навѣтренный или со стороны теченія, чтобы судно не навалило на канатъ и тогда, когда судно почти остановилось.

Если судно во время отдачи имѣло значительный ходъ и канатъ сильно натягивается, то смотрящій за канатомъ на бакѣ передаетъ на мостикъ,—**тугъ канатъ!** и тогда нужно или травить канатъ или остановить судно давая ходъ машинамъ.

Если судно во время отдачи совсѣмъ не имѣло хода то случается, что канатъ не травится и объ этомъ передаютъ на мостикъ,—**не идетъ канатъ!**

Если съ мостика желаютъ узнать направленіе каната, то окликаютъ наблюдающаго за канатомъ на бакѣ,—**какъ канатъ смотритъ**, на что отвѣчаютъ напримѣръ **влѣво туго; внизъ; назадъ слабо** и т. п.

Когда же судно развернется по вѣтру или по теченію, якорь заберетъ, канатъ натянется по діаметральной плоскости

а затѣмъ немного провиснетъ, передаютъ,—пришелъ на канатъ, послѣ чего, имѣя на клюзѣ указанное число саженъ, кладутъ переносные стопора.

При отдачѣ якоря на большой глубинѣ, его отхаживаютъ черезъ битенгъ на шпилѣ, пока онъ не ляжетъ на дно.

Это дѣлается оттого, что отдавая якорь прямо на дно, при застопориваніи, его легко можетъ порвать большимъ вѣсомъ вытравленнаго за клюзъ каната, а если шпиль или стопора не задержатъ, то канатъ начнетъ сучить, т. е. онъ не слушая стопоровъ, самостоятельно будетъ травиться до жвака-галса, и наконецъ порвавшись, можетъ перебить людей.

89. Сколько надо имѣть каната на клюзѣ для данной глубины.

Отдавая якорь, надо помнить, что судно удерживается на мѣстѣ не только держащей силой якоря и его вѣсомъ, но также и канатомъ, вытравленная длина котораго, а значитъ и его вѣсъ имѣютъ большое значеніе.

Дѣйствительно если при глубинѣ положимъ 10 саженъ мы вытравимъ столько же канату, то онъ будетъ смотрѣть отъ дна прямо вверхъ къ клюзу и при малѣйшемъ натяженіи будетъ отрывать якорь отъ грунта.

Если каната будетъ вытравлено въ 3 или 4 раза больше глубины, то канатъ въ силу своего вѣса провиснетъ и судно должно сперва вытянуть канатъ, а затѣмъ уже потянетъ за якорь.

Для вытягиванія каната втугую, конечно потребуется много силы и, такимъ образомъ вытравленный канатъ, своимъ вѣсомъ уменьшитъ силу тяги на якорь, да и кромѣ того будетъ тащить якорь болѣе полого, не вырывая его изъ грунта.

Изъ практики выведено, что для безопасной стоянки на малой глубинѣ, необходимо вытравливать каната 3 или 4

глубины, а при большихъ глубинахъ, около 50 саженъ, не менѣе двухъ глубинъ.

На волнѣ и свѣжемъ вѣтрѣ, при недостаточно вытравленномъ канатѣ судно можетъ **дергать канатъ**, что очень вредно для каната, отрываетъ якорь отъ грунта, и прямо указываетъ, что надо травить каната еще.

90. Потравить и подтянуть канатъ.

Чтобы потравить канатъ въ тихую погоду на суднѣ имѣющемъ простой шпиль надо зажать палубный стопоръ, опустить стопоръ Легофа и снять переносные стопора.

Затѣмъ отжавъ палубный стопоръ и поднявъ стопоръ Легофа, перепускаютъ канатъ понемного черезъ битенгъ, задерживая его когда надо стопорами Легофа, Брауна и палубнымъ зажимнымъ. Если въ тихую погоду канатъ не травится, то его надо распатывать канатными крючками и натаскивать.

Въ свѣжую погоду канатъ надо травить осторожно выжидая времени, когда онъ нѣсколько ослабнетъ т. е. когда пройдетъ порывъ вѣтра.

Въ очень свѣжую погоду лучше обнести канатъ на шпиль и отхаживать его черезъ битенгъ т. к. иначе судно можетъ забрать большой заднiй ходъ и канатъ вдругъ начнетъ сучить.

На новыхъ судахъ со шпилями тренiя, чтобы потравить канатъ, зажимаютъ шпиль, снимаютъ стопора и когда все готово, отжимаютъ немного шпиль и осторожно травятъ канатъ, задерживая стопоромъ тренiя когда нужно.

Если очень свѣжо, канатъ лучше отхаживать на шпилѣ.

Чтобы податься немного впередъ, а также передъ съемкой съ якоря, для скорости съемки, иногда **подтягиваютъ канатъ** т. е. выбираютъ нѣсколько саженъ.

Для подтягиванiя каната вооружаютъ шпиль, обносятъ канатъ на него, снимаютъ стопора и выбираютъ канатъ до

указаннаго числа саженъ, послѣ чего или кладутъ стопора или оставляютъ канатъ на зажатомъ или поставленномъ на палы шпилѣ.

91. Приспособленія для уборки Адмиралтейскаго якоря на мѣсто.

Адмиралтейскій якорь убирается на мѣсто т. е. подымается отъ клюза и кладется на якорную подушку особыми талями называемыми **катомъ, фишемъ и анкеръ-штокъ талями** (фиг. 157).

Катъ служитъ для подъема якоря за скобу отъ клюза къ подушкѣ и основывается обыкновенно (на старыхъ судахъ) между двумя трехъ шкивными желѣзными блоками, изъ которыхъ верхній одѣтъ на **катъ-балку** или **крамболъ**, а нижній имѣетъ вертлюжный гакъ, который закладывается въ скобу якоря.

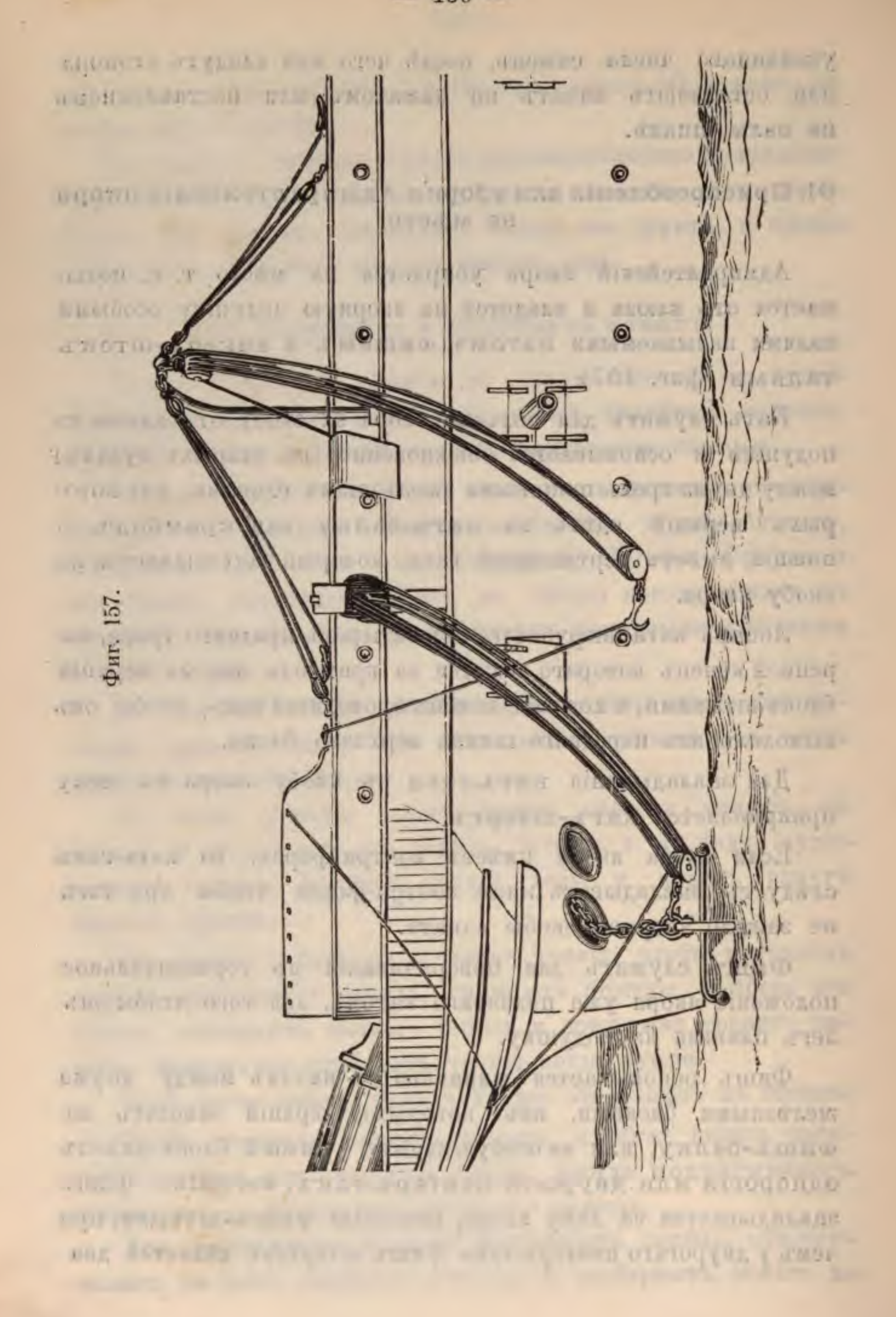
Лопарь ката вырубается изъ четырехъ-пряднаго троса, коренной конецъ котораго вяжется за крамболъ или за верхній блокъ штыками, а ходовой конецъ проводится такъ, чтобы онъ выходилъ изъ передняго шкива верхняго блока.

Для закладыванія **катъ-гака** въ скобу якоря къ нему прикрѣпляется **катъ-штертъ**.

Если скоба якоря имѣетъ контра-форсъ, то катъ-гакъ слѣдуетъ закладывать ниже контра-форса чтобы при тягѣ не зажало якорной скобы каната.

Фишъ служитъ для поворачиванія въ горизонтальное положеніе якоря уже поднятаго катомъ, для того чтобы онъ легъ плашмя на подушку.

Фишъ основывается одинаково съ катомъ между двумя желѣзными блоками, изъ которыхъ верхній заводятъ на **фишъ-балку**, или на особую стрѣлу, а нижній блокъ имѣетъ **однорогій или двурогій пентеръ-гакъ**, которымъ фишъ закладывается за лапу якоря, помощью **фишъ-штерта**, причемъ у двурогаго пентеръ-гака фишъ штертовъ дѣлается два



Фиг. 157.

Однорогій пентеръ-гакъ закладывается за рогъ якоря, ближайшій къ борту, а двурогій за пятку между лапами и веретеномъ.

Для заваливанія якоря по походному, фишъ берется гакомъ за веретено у трента.

Анкеръ—штокъ тали служатъ для постановки штока якоря вертикально и для подтягиванія его къ борту.

Анкеръ—штокъ тали основываются ввидѣ обыкновенныхъ талей, имѣющихъ на одномъ изъ блоковъ двойной стропъ изъ проволочнаго троса или шкентель съ гакомъ для закладыванія на штокъ якоря.

Для подтягиванія лапы якоря на подушку на нее заводятъ хватъ-тали, которыя называются тогда лапъ-талями.

На нѣкоторыхъ судахъ катъ и фишъ тали замѣняются проволочнымъ или цѣпнымъ шкентелямъ, проведенными черезъ блокъ на крамболѣ и кончающимся гакомъ, ходовой конецъ шкентеля проводится на палубу, гдѣ тянется или гинями или шпилемъ.

92. Приспособленія для уборки якорей съ вращающимися лапами (Мартина, Холла).

Уборка якорей съ вращающимися лапами, ввиду того, что они имѣютъ на веретенѣ подъемную скобу, значительно проще чѣмъ адмиралтейскихъ.

На новыхъ судахъ, имѣющихъ какъ горизонтальную, такъ и вертикальную уборку якорей ставится **поворотная якорная стрѣла** или крамболъ, черезъ шкивъ которой основывается катъ-шкентель съ гакомъ.

Шкентель ката выбирается шпилемъ или гинями.

Если якорь убирается горизонтально, то онъ поднимается катомъ за подъемную скобу, стрѣла поворачивается завалъ-талями на столько, чтобы якорь былъ надъ подушкой и тогда, заведя анкеръ штокъ тали и лапъ-тали, кладутъ якорь на мѣсто.

гака не подойдетъ къ шкиву, тогда катъ останавливаютъ командой **стопъ катъ.**

Далѣе, для уборки адмиралтейскаго якоря, приходится закладывать фишъ и выбирать его на столько, чтобы якорь легъ горизонтально, а лапа обращенная къ борту была надъ подушкой.

Когда якорь ляжетъ горизонтально, закладываютъ анкеръ-штокъ и лапъ-тали, выбираютъ ихъ перепуская катъ и фишъ и когда якорь легъ на подушку заводятъ пертулинъ и рустовъ, травятъ всѣ тали и убираютъ ихъ.

Для уборки якорей съ вращающимися лапами, когда катъ выбранъ, поворачиваютъ завалъ-талями якорную стрѣлу на столько, чтобы якорь пришелся надъ подушкой, закладываютъ анкеръ-штокъ и лапъ-тали и потравливая катъ, кладутъ якорь на мѣсто, послѣ чего заводятъ пертулинъ и рустовъ.

Когда якорь лежитъ на подушкѣ на якорныхъ крѣпленіяхъ обтягиваютъ шпилемъ лишнюю слабину каната и передаютъ на мостикъ **на мѣстѣ якорь.**

95. Не читсъ якорь—очистить его.

Разсказать всѣ случаи, какъ можетъ быть не чистъ якорь, т. е. какъ онъ можетъ быть опутанъ канатомъ, нельзя, а потому здѣсь будутъ описаны случаи, чаще всего встрѣчающіеся на практикѣ.

а) **Канатъ кругомъ штока,** это чаще случается у якорей адмиралтейкихъ и рѣдко у якорей съ вращающимися лапами, такъ какъ у нихъ штокъ уходитъ въ грунтъ помогая лапамъ держать.

Если якорь вышелъ изъ воды въ такомъ положеніи, его берутъ на катъ, и выбравъ катъ, травятъ канатъ и легко очищаютъ штокъ отъ каната обгалдерами или талями.

б) **якорь выходитъ пяткой вверхъ** т. е. канатъ опутался вокругъ лапы, что часто возможно у якорей адмиралтейскихъ, одна лапа которыхъ торчитъ всегда изъ грунта

Въ такомъ случаѣ, когда якорь подтянутъ пяткой къ клюзу заводятъ стропъ за трентъ и заложивъ въ него катъ поднимаютъ якорь на катѣ пяткой вверхъ травя канатъ и очищая его съ лапы.

Очистивъ канатъ, его выбираютъ шпилемъ, катъ травятъ и якорь переходитъ на канатѣ подъ клюзъ, тогда выкладываютъ катъ изъ стропа. Якорь чистъ и готовъ къ уборкѣ.

в) якорь задѣлъ лапами за киль Случай этотъ часто бываетъ на миноносцахъ гдѣ канатъ выбирается по борту и этимъ якорь прижимается къ судну.

Для уборки якоря въ такомъ случаѣ, стравливаютъ немного канатъ, чтобы якорь отошелъ отъ киля и вводятъ въ звено каната у воды стропку въ которую закладываютъ катъ.

Выбравъ катъ мы подымемъ якорь на столько, чтобы онъ прошелъ киль не зацѣпивши лапами, такъ какъ катъбалки выходятъ за бортъ далѣе чѣмъ клюзъ и этимъ якорь будетъ отведенъ отъ борта.

Когда якорь прошелъ киль, канатъ выбирается шпилемъ, якорь передается на канатъ и катъ выкладывается.

Далѣе уборка обыкновенная.

96. Буйрепъ и его назначенie.

Буйрепомъ называется достаточной толщины и длины конецъ проволочнаго или пеньковаго троса, ввязанный однимъ концомъ къ якорю передъ его отдачей, а на другомъ концѣ имѣющій большой деревянный или металлическій поплавокъ—томбуй (маленькій поплавокъ называется буй).

Буйрепъ служитъ въ помощь канату для отрыванія якоря отъ грунта въ трудныхъ случаяхъ подъема якоря, а также для подъема якоря со дна, когда лопнетъ канатъ.

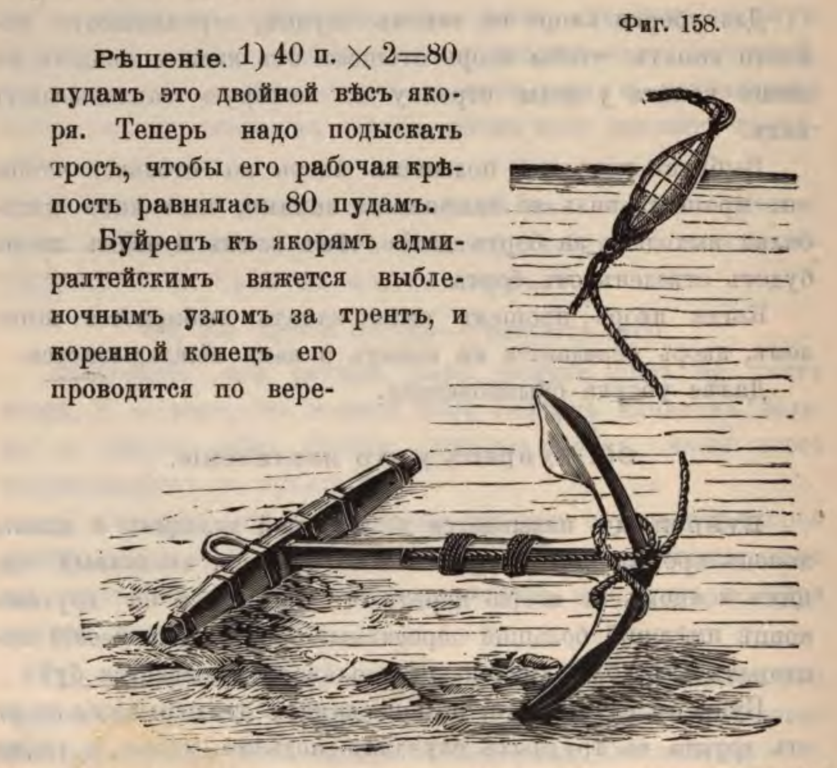
Томбуй на концѣ буйрепа, поддерживаетъ его и указываетъ мѣсто гдѣ брошенъ якорь.

Длина буйрепа зависитъ отъ глубины якорнаго мѣста и должна быть таковой, чтобы надъ водой оставался свободный конецъ, который можно было бы подать въ клюзъ или ввязать въ него что либо.

Толщина буйрепа зивиситъ отъ вѣса якоря и ввиду того, что буйрепу можетъ случиться работа отдирать якорь отъ грунта и даже иногда поднимать съ якоремъ часть лопнувшаго каната, толщину буйрепа расчитываютъ по общимъ правиламъ беря двойной вѣсъ якоря.

Напримѣръ какой толщины надо взять буйрепъ для верпа въ 40 пудовъ.

Фиг. 158.



Рѣшеніе. 1) 40 п. $\times$ 2=80 пудамъ это двойной вѣсъ якоря. Теперь надо подыскать тросъ, чтобы его рабочая крѣпость равнялась 80 пудамъ.

Буйрепъ къ якорямъ адмиралтейскимъ вяжется выбленочнымъ узломъ за трентъ, и коренной конецъ его проводится по веретену гдѣ прихватывается кончикомъ или прядями ворсы (фиг. 158).

Въ самомъ концѣ буйрепа дѣлается кнопъ или вяжется

просто узелъ, для того, чтобы конецъ не ползъ по веретену и отъ сильной тяги не могъ бы самъ вывязаться.

Буйрепъ вяжется такъ отъ того, что вырывать якорь изъ земли легче всего выбирая за трентъ, такъ какъ забравшая лапа будетъ подыматься прямо вверхъ не разламывая грунта, какъ напримѣръ при тягѣ за скобу,

При якоряхъ съ вращающимися лапами взять буйрепъ прямо за трентъ нельзя, такъ какъ буйрепъ можетъ заклинить лапы и якорь не будетъ дѣйствовать, поэтому, буйрепъ присоединяется къ подъемной скобѣ на веретенѣ якоря или къ особой скобѣ для буйрепа вдѣланной въ пятку нѣкоторыхъ якорей.

Если для очень тяжелыхъ становыхъ якорей приходится имѣть толстые проволочные буйрепа и на кораблѣ нѣтъ подходящаго томбуя, который могъ-бы поддерживать его тяжесть, то въ конецъ стальнаго буйрепа ввязывается болѣе тонкій пеньковый тросъ длиной равный бейрепу и прикрѣпляется къ томбую. Тогда проволочный тросъ будетъ лежать бухтою на днѣ, а тонкій конецъ станетъ проводникомъ для его доставанія.

97. Двойной буйрепъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда почему либо сомнѣваются въ надежности обыкновеннаго буйрепа или имѣютъ малую силу для подъема якоря (верпа), за него вяжутъ **двойной буйрепъ.**

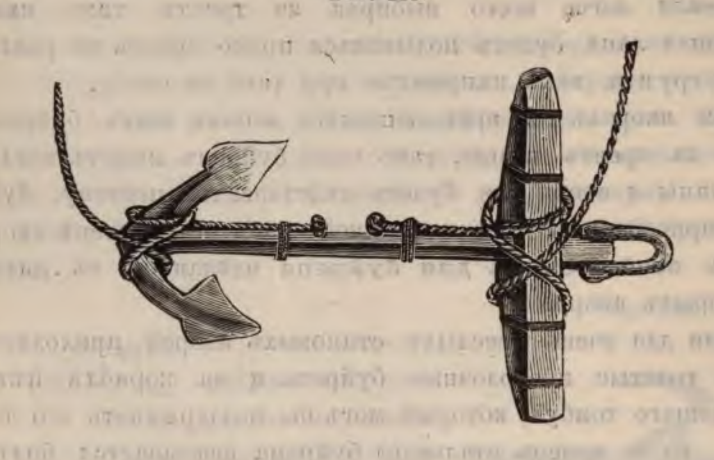
Взявъ два конца нужной длины и толщины, одинъ вяжутъ за трентъ, какъ обыкновенно, а другой выбленочнымъ узломъ за штокъ у веретена и конецъ также крѣпятъ къ веретену (фиг. 159)

Ходовые концы обоихъ буйреповъ крѣпятся къ одному томбою.

Выгода двойнаго буйрепа та, что взявъ ихъ оба на шпиль или черезъ роульсъ шлюпки на тали, мы будемъ подымать якорь за оба конца сразу горизонтально и потому при той-же имѣемой силѣ можно поднять якорь въ самыхъ трудныхъ случаяхъ.

Такимъ образомъ, второй буйрепъ замѣнить при подъемѣ лопнувшій или ненадежный перлинь.

Фиг. 159.



98. стоянка на двухъ якоряхъ.

Иногда стоя на одномъ якорѣ и не полагаясь на него: ходится отдавать второй якорь въ помощь первому.

Изготовивъ шпили обоихъ якорей, отдаютъ второй якорь и травятъ канатъ перваго, задерживая второй, чтобы якорь забралъ.

Когда второй якорь заберетъ то вытравливаютъ второго каната 2—3 глубины, кладутъ на него стопора, а канатъ перваго равняютъ по тугости со вторымъ.

Такимъ образомъ стоя на двухъ якоряхъ, они оба брошены по одному направленію и оба держатъ очень надежно и хорошо.

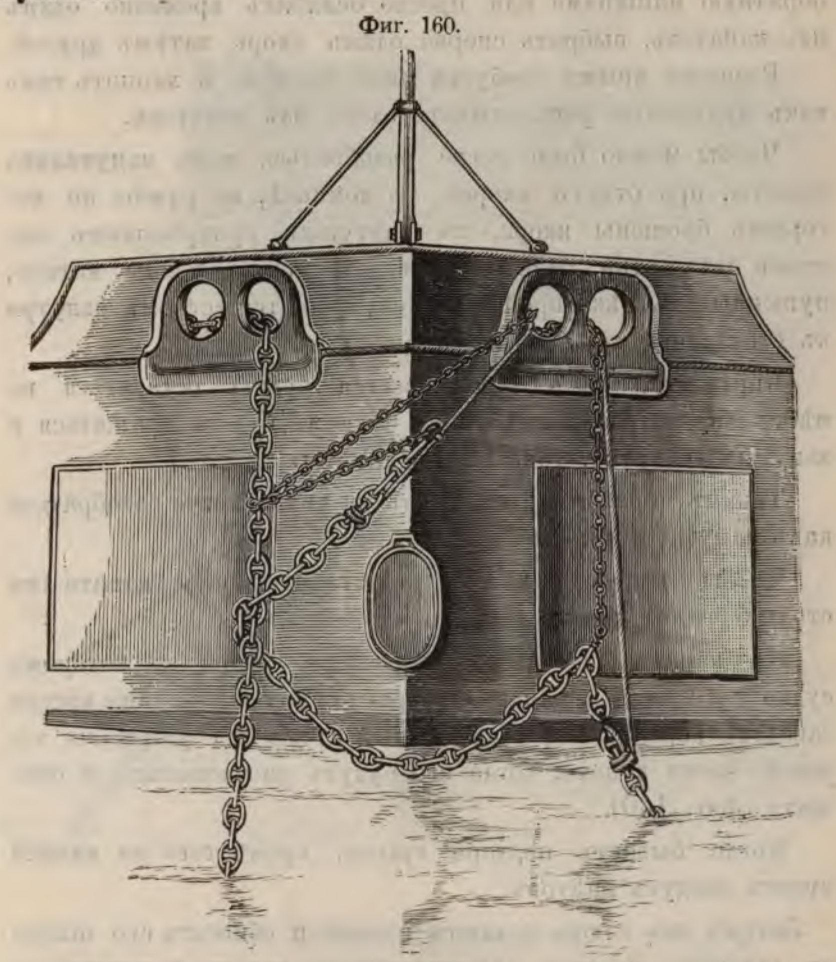
Однако достаточно перемѣниться вѣтру или теченію и корабль развернувшись на полъ-круга уже скреститъ канаты, а развернувшись на цѣлый кругъ запутаетъ ихъ.

Поэтому стоянка на двухъ якоряхъ примѣняется только въ рѣкахъ, проливахъ и другихъ мѣстахъ гдѣ имѣются постоянные въ одномъ направленіи теченія и вѣтры.

99 Крестъ, крыжъ и какъ ихъ развести.

При стоянкѣ на двухъ якоряхъ и при разворачиванiи судна въ ту или другую сторону канаты легко могутъ запутаться.

Фиг. 160.



Если судно развернется на полкруга, то канаты скрестятся и образуется крестъ, если судно прокатится кругомъ, образуется два креста или крыжъ, при дальнѣйшемъ разворачиванiи въ ту-же сторону получается крыжъ съ крестомъ или полтора крыжа и т. д.

Распутываніе закрутившихся канатовъ называется **разводкой креста и крыжа.**

Развести крестъ часто удается разворачивая судно въ обратную машинами или просто ослабивъ временно одинъ изъ канатовъ, выбрать сперва одинъ якорь, затѣмъ другой.

Разводка крыжа требуетъ много времени и хлопотъ такъ какъ приходится расклепывать одинъ изъ канатовъ.

Чтобы можно было легко разобраться какъ запутались канаты, при отдачѣ якорей, въ компасѣ, на румбы по которымъ брошены якоря, къ картушкѣ прикрѣпляютъ воскомъ двѣ нитки разныхъ цвѣтовъ, другіе концы нитокъ, пущенныя съ нѣкоторой слабиной, крѣпятся воскомъ изнутри къ стеклянной крышкѣ котелка.

Картушка, какъ якоря, всегда будетъ оставаться на мѣстѣ, а котелокъ вмѣстѣ съ судномъ будетъ вращаться и запутывать нитки, также какъ канаты.

Такимъ образомъ посмотрѣвъ на нитки легче разобраться какъ запутаны канаты.

Чтобы развести крыжъ подтягиваютъ оба каната на столько чтобы крыжъ вышелъ изъ воды.

На канатъ свободнаго якоря т. е. якоря на которомъ судно не стоитъ и канатъ котораго болѣе слабъ, ниже креста заводятъ перлиня или проволочный тросъ для удержанія ходовой части каната, когда его будутъ расклепывать и очищать (фиг. 160).

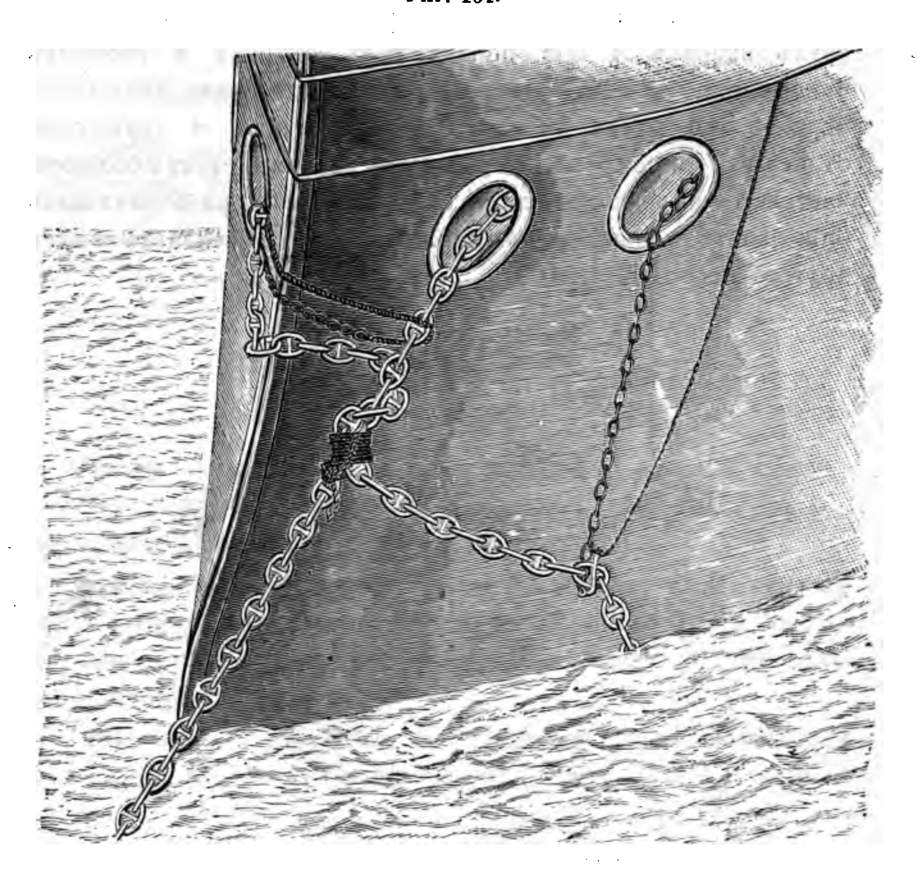
Когда бываетъ полтора крыжа, кромѣ того на нижній крестъ кладутъ найтовъ.

Затѣмъ изъ клюза подаютъ конецъ и обносятъ его шлагъ за шлагомъ противъ закрутившагося каната и вяжутъ въ звено смычки, которую будутъ расклепывать (фиг. 161).

Расклепавъ свободный канатъ, выпускаютъ его на концѣ за бортъ, и обтягивая обнесенный конецъ, очищаютъ канатъ.

Когда канатъ очищенъ и крыжъ разведенъ, склепываютъ канатъ, отдаютъ найтовы и перлиня и все готово къ уборкѣ якорей.

Фиг. 161.



100. Стоянка фертоингъ.

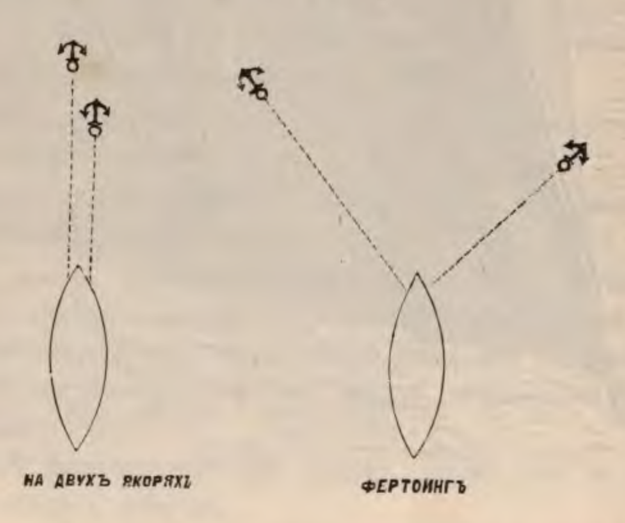
Стать фертоингъ это значитъ бросить якоря такъ, чтобы судно во всякомъ положенiи при разворачиванiи находилось между якорями.

Становятся фертоингъ тамъ, гдѣ имѣются сильные приливы и отливы, мѣняющiеся вѣтра и въ узкостяхъ, гдѣ судно

не должно описывать большой циркуляціи, какъ напримѣръ, при стоянкѣ на одномъ или двухъ якоряхъ.

Разница стоянки фертоингъ и на двухъ якоряхъ заключается въ томъ, что судно, стоя на двухъ якоряхъ, имѣетъ ихъ брошенными по одному направленію, стоитъ сразу на двухъ якоряхъ и при перемѣнныхъ вѣтрахъ и теченіяхъ описываетъ большой кругъ, при фертоингѣ судно, имѣя якоря брошенными одинъ по направленію прилива, а другой на отливъ или по паправленію сильныхъ вѣтровъ, стоитъ большею частью то на одномъ якорѣ, то на другомъ и, разворачиваясь описываетъ малый кругъ, такъ какъ его сдерживаетъ канатъ другого якоря (фиг. 162).

Фиг. 162.



Чтобы стоять фертоингъ, готовятъ оба якоря къ отдачѣ и отдаютъ сперва якорь или навѣтренный или со стороны теченія. Затѣмъ сдаваясь по вѣтру или теченію, травятъ каната вдвое больше чѣмъ надо для стоянки на одномъ якорѣ (6—8 глубинъ) и, задержавъ канатъ, начинаютъ выбирать его.

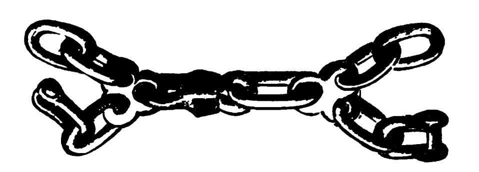
Какъ только судно тронется, отдавъ второй якорь, и свободно травятъ второй канатъ, подтягивая все время первый, пока на клюзы не подойдутъ назначенныя марки.

Если вѣтра и теченія нѣтъ, то послѣ отдачи перваго якоря судно сдается въ сторону машинами.

101. Фертоингововая скоба и ея заводка и разводка.

При стоянкахъ фертоингъ тоже достаточно полнаго поворота судна, чтобы канаты запутались.

Фиг. 163.



Чтобы избѣжать скручиванія канатовъ, въ нихъ вводятъ особый вертлюгъ, который называется **фертоинговымъ вертлюгомъ** или **фертоинговой скобой.**

Скоба эта состоитъ изъ четырехъ недлинныхъ кусковъ цѣпи (около сажени каждый) называемыхъ **хвостами** фертоинговой скобы и присоединенныхъ попарно къ треугольнымъ звеньямъ (фиг. 163).

Два такихъ треугольныхъ звена съ присоединенными къ нимъ хвостами, соединяются между собою вертлюгомъ.

На двухъ хвостахъ имѣются соединительныя скобы для приклепыванія къ нимъ канатовъ, къ двумъ другимъ хвостамъ, канаты приклепываются своими скобами.

Заводятъ фертоинговую скобу слѣдующимъ образомъ,— подтянувъ канаты такъ, чтобы соединительныя скобы смычекъ были сзади стопоровъ и положивъ стопора, расклепываютъ, положимъ правый канатъ, вводятъ въ него правые хвосты фертоинговой скобы.

Вводя скобу въ канатъ надо смотрѣть, чтобы чашка вертлюга была обращена къ шпилю, а головка вертлюга къ якорю.

Затѣмъ расклепавъ лѣвый канатъ, освободившуюся его часть идущую къ якорю помощью перлиня, проводятъ снаружи изъ лѣваго клюза въ правый и приклепываютъ его къ лѣвому переднему хвосту скобы.

Фиг. 164.



Тогда снимаютъ стопора съ лѣваго каната и выпускаютъ его изъ клюза. Правый же канатъ травятъ на столько,

чтобы фертоиновая скоба вышла изъ клюза и чтобы было удобно приклепать внутреннюю часть лѣваго каната.

Послѣ этого канаты выравниваютъ и все готово (фиг. 164).

Иногда фертоинговая скоба имѣетъ три хвоста, и тогда судно стоя фертоингъ имѣетъ отъ клюза одинъ канатъ.

Чтобы при разведеніи фертоинговой скобы можно было безошибочно знать, какой изъ нижнихъ канатовъ правый, а какой лѣвый, концевыя звенья нижнихъ хвостовъ скобы полезно окрашивать въ зеленый и красный цвѣта и къ нимъ приклепывать соотвѣтственные правый и лѣвый канаты.

Чтобы развести фертоинговую скобу, подтягиваютъ канаты на столько, чтобы скоба вышла изъ воды, отклепываютъ верхнюю часть одного изъ канатовъ и другимъ канатомъ втягиваютъ въ клюзъ скобу съ нижними частями обоихъ канатовъ.

Положивъ стопора на оба каната, выводятъ скобу, затѣмъ проведя снаружи въ клюзъ свободную часть ранѣе отклепаннаго каната, склепываютъ канаты и выпускаютъ изъ клюза канатъ другого борта. Фертоинговая скоба разведена.

102. Стать на шпрингъ.

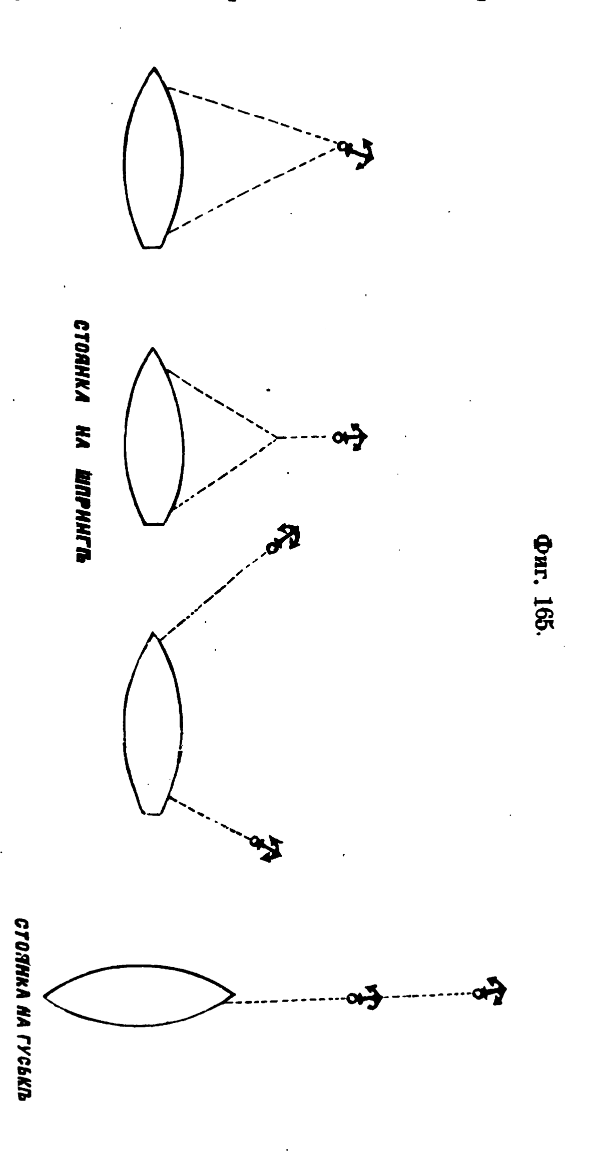
Въ тѣхъ случаяхъ, когда судну стоящему на якорѣ приходится стать поперекъ вѣтра или теченія (лагомъ), какъ напримѣръ для стрѣльбы, для погрузки чего либо, или для окраски, или просто приходится развернуться бортомъ въ какую либо сторону, **судно становится на шпрингъ.**

Постановки на шпрингъ бываетъ три случая:

1-й случай, если до отдачи якоря извѣстно, что надо стать на шпрингъ, то въ скобу якоря вяжутъ конецъ перлиня, обнесеннаго по борту и приведеннаго въ кормовой клюзъ.

При отдачѣ якоря перлинь травится, и когда надо стать на шпрингъ, его выбираютъ на сколько надо и закидываютъ форму (фиг. 165).

2-й случай, если якорь уже отданъ и желаютъ закинуть корму не завозя верпа или стопъ-анкера, то съ кормы



Фиг. 165.

обносятъ по борту перлинь, канатъ подтягиваютъ до панера и за него вяжутъ у воды обнесенный перлинь (за соедини-

тельную скобу). Затѣмъ травя канатъ и выбирая перлинь можно стать на шпрингъ въ любомъ направленіи.

3-й случай, стоя на якорѣ, завозятъ съ кормы верпъ или стопъ-анкеръ и выбирая перлинь становятся на шпрингъ.

103. Стать на гусекъ.

Въ очень свѣжіе вѣтра, когда сомнѣваются въ достаточной держащей силѣ якоря, а боясь запутать канаты не хотятъ стоять на двухъ якоряхъ, тогда становятся на гусекъ.

Фиг. 166.



Для этого, отдавъ якорь, или завезя стопъ анкеръ, вытравливаютъ каната или перлиня 2—3 глубины и приклепываютъ канатъ (или вяжутъ перлинь) въ скобѣ другого якоря, прихватывая канатъ или перлинь перваго къ веретену и тренту найтовами (фиг. 166).

Когда канатъ или перлинь натянутся, отдаютъ второй якорь.

Такимъ образомъ мы на одномъ канатѣ будемъ имѣть два якоря, брошенныхъ по одному направленію, а это даетъ очень большую держащую силу.

Конечно буйрепа, каждый якорь имѣетъ свои.

Точно также завозятъ гуськомъ вепры, когда боятся, что одинъ не удержитъ и поползетъ.

Фиг. 167.



Фиг. 168.

104. Мертвый якорь и бочки.

Мертвыми якорями называются очень большіе грузы или очень тяжелые якоря, часто однолапые, бросаемые на рейдахъ и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ нужна надежная стоянка, какъ напримѣръ для плавучихъ маяковъ, бакановъ, ограждающихъ мели, для бочекъ и т. п. (фиг. 167 и 168).

Отъ мертваго якоря обыкновенно идетъ, очень толстая **цѣпь-бридель**, верхній конецъ которой удерживается на водѣ желѣзной бочкой со скобой или рымомъ, за которые и за-

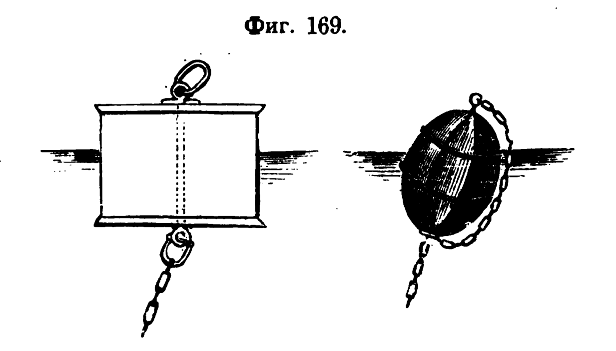
водятъ суда свои канаты и перлиня, когда они становятся на нее.

Иногда бридель лежитъ на днѣ бухтой, рядомъ съ мертвымъ якоремъ и отъ него идетъ вверхъ тонкій цѣпной проводникъ, кончающійся буемъ. (фиг. 169).

Подойдя къ бую и взявъ этотъ проводникъ въ клюзъ выбираютъ его до бриделя, котораго и берутъ на стопора.

Удобство такого устройства то, что отдавъ стопора и выпустивъ изъ клюза бридель можно сняться съ якоря гораздо быстрѣе, чѣмъ посылая людей на бочку, отклепывать канатъ или вывязывать перлиня.

Фиг. 169.



105. Стать на бочку или сняться съ нее.

Становясь на бочку, мелкія суда должны подходить съ подвѣтра, чтобы ихъ не разбило о бочку, а большія суда подходятъ съ навѣтра или со стороны теченія, чтобы шлюпѣ завозящей перлинь или проводникъ было легче идти къ бочкѣ по вѣтру или по теченію и, чтобы она имѣла время исполнить свою работу, пока судно будетъ наносить на бочку.

Подойдя такимъ образомъ къ бочкѣ, на нее заводятъ сперва пеньковые или проволочные перлиня, изъ которыхъ пеньковые надо вязать штыкомъ съ двумя шлагами или рыбацкимъ, а проволочные присоединяютъ скобой.

Имѣя на бочкѣ одинъ или два перлиня, судно, если надо, подаетъ цѣпной канатъ, для чего его отклепываютъ заранѣе отъ одного изъ якорей.

Изъ клюза на бочку сквозь рымъ или скобу, сверху внизъ пропускается 4—6 дюймовый конецъ называемый проводникомъ.

Проводникъ вяжется за 3-е или 4-е звено конца каната, оставляя 2—3 звена свободными для удобной работы по приклепыванію каната къ рыму бочки.

Выбирая проводникъ и потравливая канатъ, подтягиваютъ его къ рыму бочки, гдѣ и соединяютъ съ рымомъ, якорной скобой.

Скобу, болтъ, чеки, ручники и зубила слѣдуетъ имѣть поданными на шлюпку и непремѣнно на штертахъ, чтобы не потопить.

Заведя цѣпной канатъ на бочку, отдаютъ всѣ перлиня, травятъ каната саженъ 6—10 и кладутъ стопора.

Чтобы сняться съ бочки на нее заводятъ **серьгой** (петлей) одинъ или два перлиня и кромѣ того проводникъ, который вяжутъ какъ и раньше.

Обтянувъ перлиня и ослабивъ канатъ, выбираютъ проводникъ, отклепываютъ со шлюпки канатъ отъ бочки и присоединяютъ его къ якорю, оставаясь стоять на перлиняхъ.

Когда нужно сняться съ бочки, выпускаютъ одни концы перлиней поданныхъ серьгой на бочку, въ то же время выбираютъ другіе и судно снялось съ бочки.

106. Швартовиться.

Швартовиться или ошвартовиться это значитъ становиться къ пристани, стѣнкѣ гавани, на бочки, къ борту корабля и. т. д. подавая **швартовы**, то есть цѣпи и перлиня, такъ, чтобы судно не имѣло движенія въ стороны.

Швартовленіе на бочки производится совершенно также какъ и постановка на одну бочку.

Для швартовленія къ стѣнкѣ или пристани, на нее подаютъ сначала перлиня, которые вяжутся за палы штыками.

Для подачи на стѣнку цѣпей, вокругъ пушекъ или паловъ обносятъ проводникъ, ввязываютъ его въ концевое звено швартовной цѣпи, чтобы она легче переходила кругомъ пала, и выбирая проводникъ. обносятъ цѣпь.

Цѣпь берется штыками сама за себя и прихватывается прядями.

Когда всѣ цѣпи поданны, обтянувъ вручную перлиня равняютъ цѣпи, при чемъ въ мѣстахъ гдѣ бываютъ приливо отливы, ихъ равняютъ на среднюю воду и убираютъ перлиня или стравливаютъ ихъ настолько, чтобы судно стояло на цѣпныхъ швартовахъ.

Въ случаяхъ внезапнаго повышенія воды швартовы надо перепускать не давая имъ очень натягиваться и ломать кнехты.

Если заведены и пеньковые и проволочные швартовы, то проволочные должны быть обтянуты слабѣе пеньковыхъ (см. ст. 59).

107. Изготовить шлюпку для завоза верпа.

Готовя шлюпку для завоза верпа, слѣдуетъ брать съ собою все необходимое не только для завоза, но и для подъема верпа. такъ какъ всегда можетъ случиться необходимость его тотчасъ поднять, чтобы бросить въ другомъ мѣстѣ.

Готовятъ шлюпку слѣдующимъ образомъ: вынимаютъ рангоутъ, снимаютъ руль и заспинную доску, вставляютъ въ транецъ запасную уключину и готовятъ весло вмѣсто руля.

На шлюпку подаютъ доски или вымбовки для укладки на нихъ верпа, найтовные концы, ворсу, маты, конецъ для буйрепа, буекъ, а если его нѣтъ то вяжутъ одинъ изъ анкерковъ, берутъ двое хватъ-талей, два каболочныхъ стропа, пеньковый стопоръ или конецъ для него, канифасъ блокъ, голики, песокъ, стирки, лотъ, шлюпочный компасъ, семафорные флажки и сигнальную книжку (топоръ долженъ быть на каждой шлюпкѣ).

Если на суднѣ имѣется шлюпочный крамболъ, то берутъ его.

Изготовивъ такимъ образомъ шлюпку подходятъ къ мѣсту пріемки верпа и перлиня.

108. Принять на шлюпку перлинь для завоза верпа.

Перлинь для завоза верпа принимается на шлюпку и укладывается разно, взависимости отъ того берутъ-ли его на шлюпку весь или оставляютъ конецъ на суднѣ.

Перлинь берется на шлюпку весь, если верпъ завозятъ противъ вѣтра или теченія и конецъ оставляется на суднѣ, если завозъ производится по вѣтру или по теченію.

Когда перлинь берутъ на шлюпку весь, то его укладываютъ въ три бухты, первая небольшая сажени 3—4 кладется на бакѣ и переворачивается, она служитъ для подачи перлиня на судно, когда шлюпка, бросивъ верпъ, пойдетъ къ борту. Вторая длинная, большая бухта кладется по банкамъ вдоль шлюпки, такъ чтобы оставалось лишь мѣсто гребцамъ и изъ нее травятъ перлинь, когда шлюпка гребетъ отъ мѣста гдѣ брошенъ верпъ къ судну. Третья бухта кладется или на двухъ загребныхъ банкахъ или на кормовомъ люкѣ, дѣлается круглой, заключаетъ въ себѣ полторы или двѣ предполагаемыя глубины и выбрасывается за бортъ передъ отдачей верпа.

Если конецъ перлиня оставляется на суднѣ, то перлинь укладывается въ двѣ бухты изъ которыхъ первая кладется круглой въ кормѣ, переворачивается и заключаетъ въ себѣ полторы или двѣ глубины, а остальную часть укладываютъ въ длинную бухту по банкамъ и изъ нее травятъ перлинь, когда шлюпка идетъ отъ корабля къ мѣсту отдачи верпа.

Толщина перлиня расчитывается по вѣсу завозимаго якоря, беря его тройной вѣсъ за рабочую крѣпость перлиня.

109. Изготовить верпъ для погрузки на шлюпку.

Одновременно со снабженіемъ шлюпки готовятъ верпъ для погрузки на нее.

Для этого прихватываютъ штокъ къ веретену и заводятъ стропы.

Если верпъ хранится вертикально, то берутъ одинъ стропъ за скобу, а если верпъ хранится горизонтально, то закладываютъ или два стропа одинъ въ затяжку за лапу, а другой за скобу, или одинъ длинный проводится совершенно также какъ два.

Когда за стропы заложенъ гакъ талей или шкентеля. то отдаютъ найтовы и верпъ подымаютъ съ подушки и подаютъ на шлюпку, направляя оттяжкой, ввязанной куда нужно.

110. Подать верпъ на шлюпку.

Въ зависимости отъ величины шлюпки и отъ мелководности мѣста, гдѣ будутъ завозить верпъ, онъ подается на шлюпку и кладется ей на транецъ или опускается въ воду за кормой.

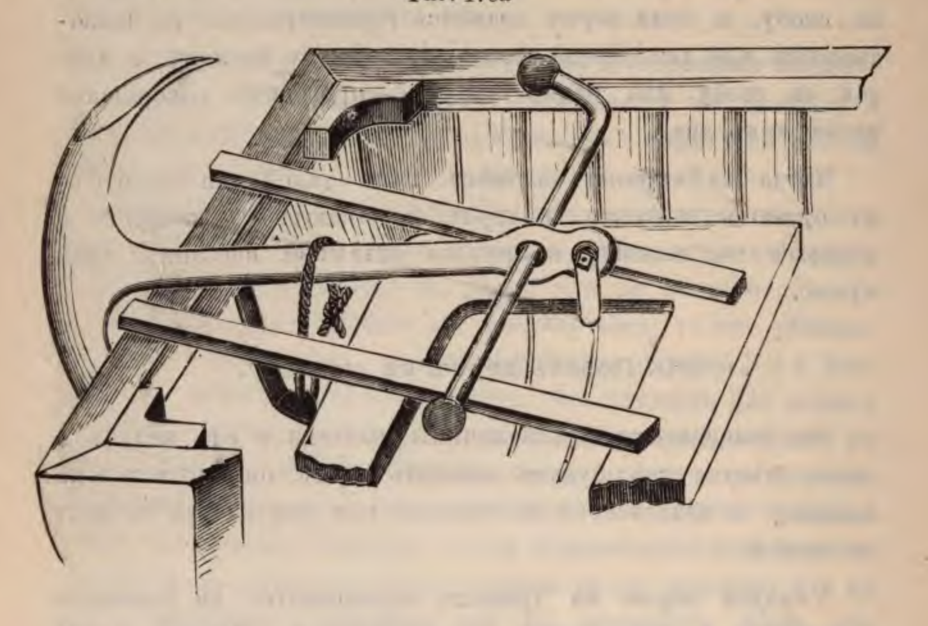
Укладка верпа на транецъ производится на большихъ шлюпкахъ и при завозѣ на мелководьѣ, завозка верпа опущеннымъ въ воду дѣлается на малыхъ шлюпкахъ, такъ какъ якорь въ водѣ вѣситъ меньше чѣмъ на воздухѣ, примѣрно на одну седьмую часть.

Если надо принять верпъ на транецъ то положивъ нужнымъ образомъ вымбовки или доски и подложивъ на транецъ маты шпиковкой къ краскѣ, (маты кладутся всегда шпиковкой къ тому предмету, который надо сохранить) верпъ стравливается и кладется на транецъ и доски (или вымбовки) лапой наружу и выстрѣливается штокъ (фиг. 170а)

Какъ только верпъ положенъ, его прихватываютъ за веретено найтовнымъ концомъ къ кормовому рыму, и выкладываютъ стропы и вяжутъ въ скобу верпа рыбацкимъ штыкомъ перлинь, а за трентъ, вяжутъ какъ полагается, буйрепъ.

Когда буйрепъ ввязанъ его обносятъ снаружи шлюпки на бакъ, гдѣ и кружатъ въ бухту и присоединяютъ къ буйку или анкеру.

Фиг. 170а



Если верпъ хранится вертикально и его такъ спускаютъ, то его сперва кладутъ внутрь шлюпки, заводятъ за лапу второй стропъ, затѣмъ подымаютъ его горизонтально и кладутъ, какъ надо.

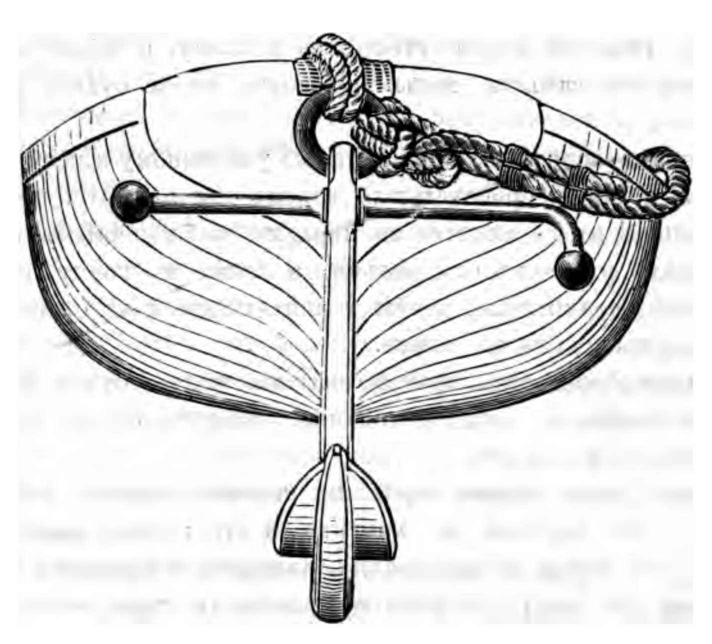
Для пріема верпа на шлюпку за корму, когда верпъ стравленъ до шлюпки, выстрѣливаютъ штокъ, вяжутъ перлинь и буйрепъ, послѣ чего верпъ опускаютъ въ воду на столько, чтобы лапы были подъ килемъ шлюпки, а скобу найтовнымъ концемъ крѣпятъ къ кормовому рыму (фиг. 170б).

Подъ найтовъ на транецъ кладутъ полѣно или доску, на ко торыхъ перерубаютъ найтовъ, при отдачѣ, иногда же вмѣсто найтовнаго конца заводятъ стропку съ двумя лапками, соединяемую клевантомъ, который для отдачи верпа выдергивается.

111. Завести и отдать верпъ со шлюпки.

Когда верпъ погруженъ на шлюпку, а съ нимъ перлинь и вся принадлежность, шлюпкѣ даютъ румбъ или просто направленіе, по которому надо завести верпъ.

Фиг. 170б.



Когда шлюпка идетъ по данному направленію, съ корабля исправляютъ ея курсъ, помахивая краснымъ флажкомъ въ ту сторону, куда надо измѣнить курсъ.

Когда шлюпка придетъ на нужное мѣсто и можно бросать верпъ, флажкомъ машутъ въ обѣ стороны надъ головой и затѣмъ опускаютъ его внизъ, тогда шлюпка развернувшись носомъ къ кораблю, мѣритъ лотомъ глубину и если нужно, то прибавляетъ въ кормовую бухту перлиня, чтобы при отдачѣ верпа не дернуло шлюпки, или не начало сучить перлинь изъ длинной бухты и не задѣло-бы гребцовъ.

Тогда давъ нѣсколько гребковъ къ кораблю и засушивъ весла, выкидываютъ съ бака буекъ съ буйрепомъ и кормовую круглую бухту перлиня, и отдаютъ верпъ.

Затѣмъ одѣваютъ руль и гребутъ къ судну перепуская перлинь черезъ матъ на транцѣ.

Передъ отдачей верпа шлюпка должна имѣть малый ходъ къ судну, чтобы верпъ легъ и забралъ правильно.

Если верпъ завозится на шлюпкѣ идущей на буксирѣ парового катера, то развернувшись въ нужномъ мѣстѣ, передъ отдачей верпа стопорятъ машину, а послѣ отдачи, буксируютъ самымъ малымъ ходомъ, иначе будетъ сучить перлинь.

Отдавъ верпъ, шлюпка идетъ къ указанному клюзу судна, откуда подаютъ бросательный конецъ для принятія перлиня.

Конецъ этотъ вяжется за перлинь выбленочнымъ узломъ аршинахъ въ двухъ отъ рѣдьки, а ближе къ концу перлиня кладутся полуштыки, чтобы конецъ перлиня не отвисалъ и хорошо проходилъ въ клюзъ.

Когда брошенный конецъ ввязанъ, малую бухту на бакѣ выкидываютъ за бортъ и шлюпка отходитъ прочь. Перлинь выбираютъ на суднѣ.

Если послѣ отдачи верпа, на шлюпкѣ идущей къ судну видно, что перлиня не хватитъ и его нечѣмъ надставить, то къ его концу привязываютъ анкерокъ и бросаютъ конецъ перлиня въ воду, шлюпка-же идетъ на судно за другимъ, чтобы вернувшись надставить.

Если опасаются, что конецъ перлиня съ анкеркомъ можетъ быть въ это время снесенъ теченіемъ въ сторону (особенно манильскій) то привязавъ къ концу перлиня дрекъ или баластину съ дректовомъ опускаютъ его на дно, а уже дректову вяжутъ анкерокъ.

Здѣсь дректовъ служитъ проводникомъ при доставаніи перлиня для надставки.

112. Поднять верпъ со шлюпки.

Для подъема верпа слѣдуетъ приготовить шлюпку, какъ раньше было описано, не беря съ собою конечно того снабженія, которое нужно только для отдачи верпа (доски, вымбовки, перлинь и т. п.) и не снимая руль.

Имѣя все нужное, шлюпка подходитъ къ перлиню и проведя перлинь черезъ носовой роульсъ протягивается по нему къ мѣсту, гдѣ брошенъ верпъ.

Если роульса нѣтъ, то перлинь выбирается черезъ матъ положенный на планширь у форштевня.

Когда шлюпка подтянулась такимъ образомъ къ мѣсту, приступаютъ къ подъему верпа, для чего перлинь долженъ быть проведенъ черезъ роульсъ на форъ-штевнѣ или черезъ крамболъ, а если ихъ нѣтъ то черезъ транецъ, на который кладутъ матъ.

На проведенный такимъ образомъ перлинь, закладываютъ у самого роульса или транца стропъ и за него гакъ двушкивнаго блока хватъ-талей, если же тали имѣютъ оба одношкивныхъ блока, то закладываютъ для облегченія тяги блокъ съ тремя лопарями. Другой блокъ талей закладываютъ за носовой или кормовой рымъ, а лопарь проводятъ черезъ канифасъ-блокъ, заложенный тамъ-же, чтобы можно было поставить большее число людей и тянуть лопарь въ обѣ стороны.

На перлинѣ надо имѣть обнесеннымъ стопоръ и человѣка на немъ, чтобы на случай если поползетъ стропъ или сдадутъ на таляхъ, можно было-бы задержать перлинь съ верпомъ.

Стопоръ крѣпится за одну изъ банокъ.

Когда тали сойдутся, то взявъ перлинь на стопоръ, закладываютъ второй стропъ и тали также какъ и первыя, переведя на нихъ людей выбираютъ ихъ, а первыя выкладываютъ и разносятъ для дальнѣйшаго подъема.

Если во время подъема стропъ начнетъ скользить отъ приставшей къ перлиню грязи, то его слѣдуетъ обмыть голиками, обтереть пескомъ, а стропъ хорошенько прихватить прядями ворсы (восьмерками).

При выбираніи перлиня, если его конецъ оставленъ на суднѣ, онъ выбрасывается за бортъ, а если онъ весь на

шлюпкѣ, то его кружатъ въ носу или кормѣ взависимости отъ того откуда его выбираютъ.

Одинъ человѣкъ становится на буйрепъ и обтягиваетъ его слабину.

Иногда подымая верпъ со шлюпки, случается что сила людей не можетъ оторвать его отъ грунта, тогда завернувъ перлинь; берутъ черезъ роульсъ или транецъ буйрепъ и заложивъ за него тали выбираютъ ихъ.

Буйрепъ подымая якорь за трентъ почти всегда вырветъ его изъ грунта и тогда подъемъ верпа продолжается перлинемъ.

Если и это не помогаетъ, то пославъ всѣхъ людей къ мѣсту гдѣ проведенъ перлинь (въ носъ или корму) обтягиваютъ талями возможно туже перлинь и буйрепъ, надежно завертываютъ ихъ и приказываютъ всѣмъ разомъ перебѣжать въ обратную сторону.

Тогда шлюпка осѣвъ другимъ краемъ, подымется у перлиня и дернетъ верпъ. Если верпъ не вырвется сразу, надо повторить перебѣжку нѣсколько разъ.

Когда верпъ поднятъ къ роульсу или транцу, на перлинь кладутъ стопора и завертываютъ обтянутыя тали.

Чтобы верпъ на ходу шлюпки или на волнѣ не бился о шлюпку, его удерживаютъ на мѣстѣ, обтягивая и завертывая буйрепъ.

113. Положить верпъ на мѣсто.

Шлюпка поднявъ верпъ подходитъ подъ стрѣлу или шлюпбалку, которыми верпъ грузится.

Въ скобу верпа вводятъ стропъ за который и закладываютъ гакъ талей или шкентеля.

Когда тали выберутъ и верпъ приподымутъ, завертываютъ перлинь и буйрепъ, складываютъ штокъ и прихватываютъ его къ веретену.

Если верпъ хранится вертикально, его подымаютъ такимъ образомъ, а если онъ хранится горизонтально, то по-

ложивъ его внутрь шлюпки, заводятъ на лапу второй стропъ и тогда подымаютъ далѣе горизонтально.

114. Дрекъ, отдать его со шлюпки.

На каждую шлюпку полагается маленькій якорь съ желѣзнымъ штокомъ дрекъ и къ нему дректовъ.

Дреки взависимости отъ величины шлюпки бываютъ въ полтора пуда, въ два съ половиною пуда и въ 3 пуда, а дректовы къ нимъ длиной 30 саженъ смоленаго кабельной работы троса въ 3,3 ½ и 4 съ четвертью дюйма толщиной.

Концы дректова должны быть задѣланы рѣдькой для удобства продѣванія.

Дреки употребляются для стоянки шлюпки на якорѣ или подходя къ отмелому мѣсту кидаютъ дрекъ съ кормы для стаскиванія шлюпокъ съ мели.

Иногда дрекъ можетъ держать плохо и шлюпку начнетъ дрейфовать, тогда надо потравить дректова, надставивъ если нужно фалинемъ, а также можно къ дреку привязать какой нибудь добавочный грузъ ввидѣ баластины, оплетеннаго камня и т. п.

Грузъ можно прибавить къ дреку, не подымая его со дна, а выбравъ только до панера дректовъ и опустивъ на обнесенной кругомъ него стропкѣ грузъ.

Если дрекъ отдается на извѣстной глубинѣ, то его можно прямо бросить, имѣя всегда коренной конецъ дректова завязаннымъ за банку или за подъемный рымъ.

Если же глубина неизвѣстна, то лучше осторожно стравить дрекъ на дно чтобы не дернуло шлюпки.

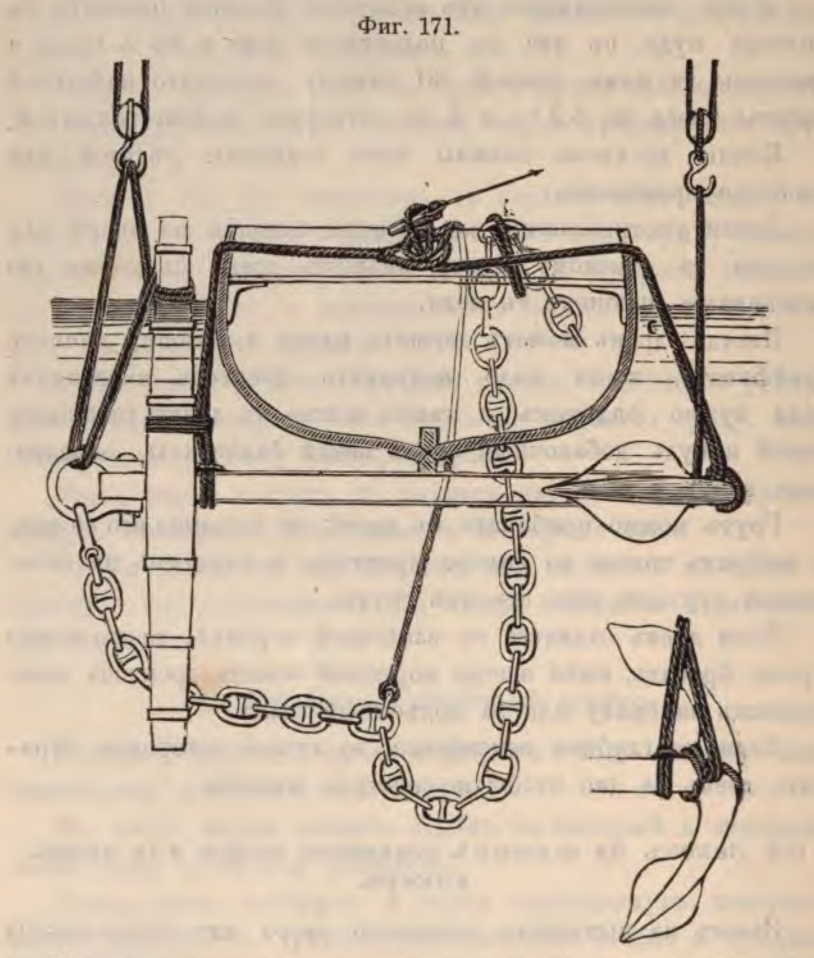
115. Завозъ на шлюпкѣ становаго якоря или стопъ-анкера.

Завозъ на шлюпкахъ становаго якоря или стопъ-анкера производится въ рѣдкихъ случаяхъ, когда судну приходится самому стягиваться съ мели или удерживать корму противъ сильнаго вѣтра или теченія.

зависимости отъ вѣса якоря, глубины мѣста и величины шлюпки, онъ завозится на одной или двухъ шлюпкахъ (фиг. 171).

Для завоза такого груза шлюпки должны быть укрѣплены распорками такъ, чтобы тяжесть распредѣлилась на сколько возможно по всей шлюпкѣ.

Фиг. 171.



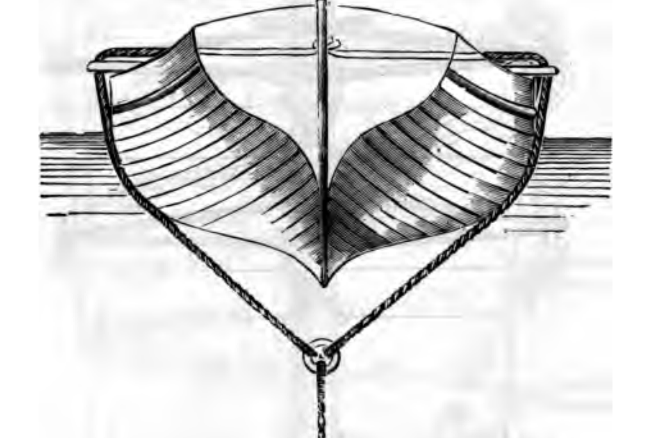
Если якорь завозится на одной шлюпкѣ, то отклепавъ отъ него канатъ, въ скобу якоря вяжутъ пеньковый перлинь и вводятъ скобой проволочный, особый ранѣе вырубленный

стропъ, на которомъ якорь будетъ висѣть подъ шлюпкой. У якорей съ вращающимися лапами, стропъ вводятъ въ подъемную скобу.

Якорь на катѣ стравливаютъ въ воду подъ середину шлюпки, а лапки стропа, охвативъ шлюпку соединяютъ клевантомъ или найтовомъ (фиг. 172).

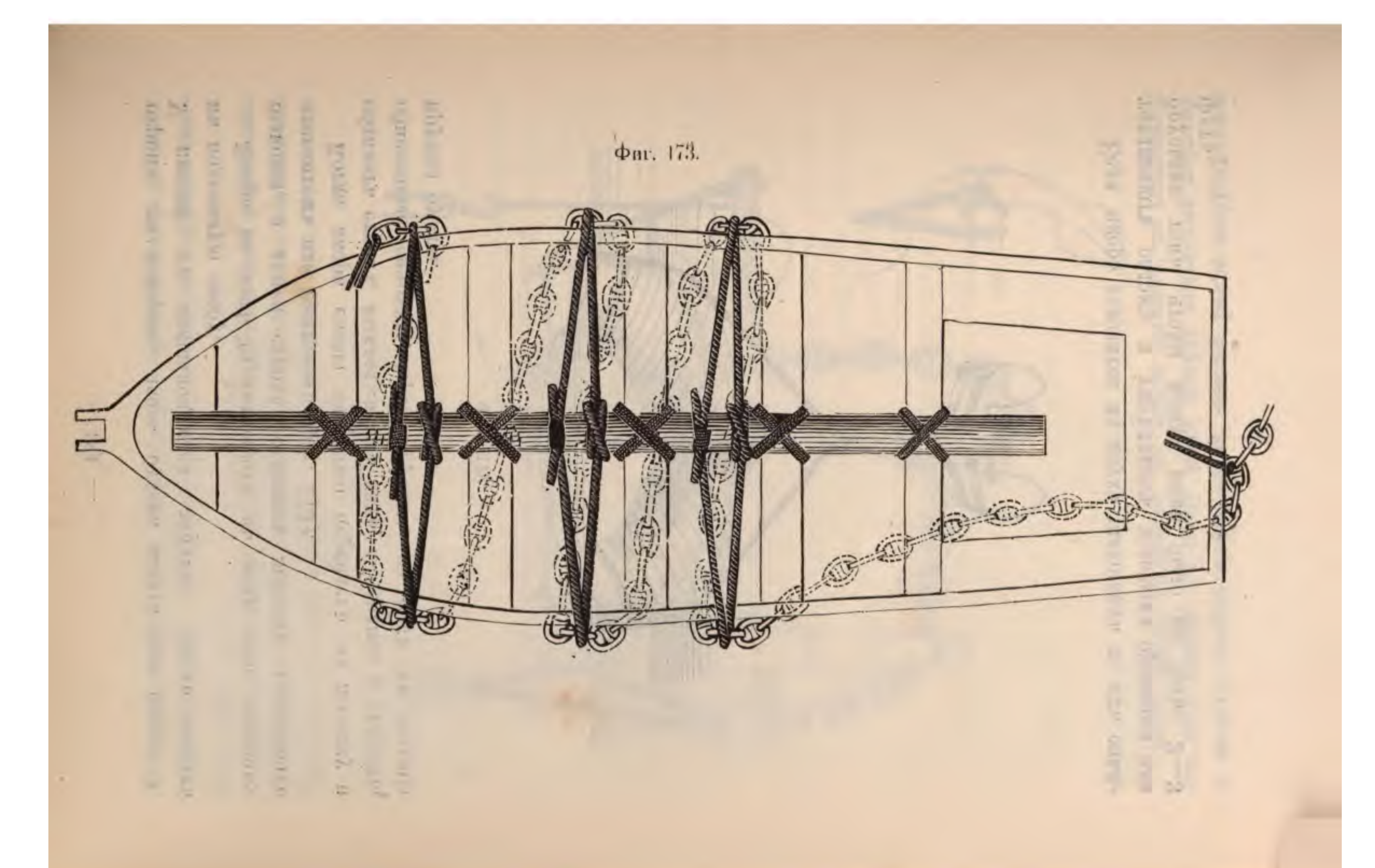
Когда якорь своею тяжестью перейдетъ на шлюпку и обтянетъ стропъ, выкладываютъ катъ, а перлинь и буйрепъ, обнесенные снаружи борта кружатъ на бакѣ въ большія крутыя бухты.

Фиг. 172.

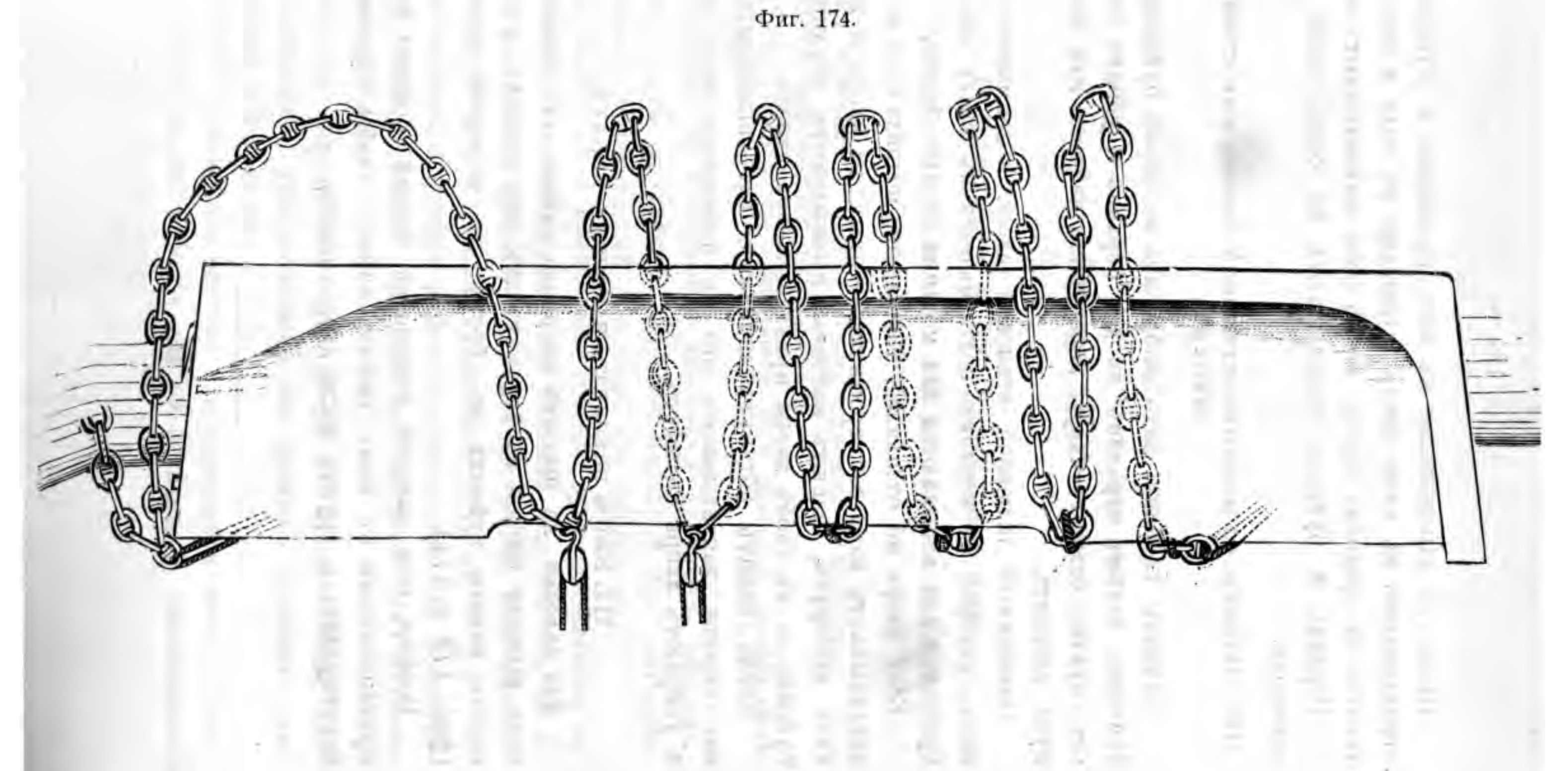


Если якорь завозится на двухъ шлюпкахъ то ихъ снайтавливаютъ рядомъ и укрѣпляютъ толстыми бревнами или брусьями такъ, чтобы между ними было не болѣе 2—3 футъ.

Фиг. 173.



Фиг. 174.



Якорь съ заведенными на него перлинемъ и буйрепомъ стравливаютъ на катѣ между шлюпками въ воду и онъ найтовится къ среднему брусу, послѣ чего выкладываютъ катъ.

Перлинь и буйрепъ укладываютъ на бакъ одной изъ шлюпокъ.

116. Отдать со шлюпки становой якорь или стопъ-анкеръ.

Смѣривъ глубину, надо выбросить за бортъ буйрепъ съ буйкомъ, затѣмъ стравивъ на дно перлинь и убравъ людей отъ бухты, отдаютъ якорь, перерубивъ найтовъ или выдернувъ клевантъ.

Завезенный шлюпкой становой якорь поднимается судномъ, которое по перлиню подтягивается къ мѣсту гдѣ онъ брошенъ, или посылаются для подъема особыя баржи.

Если якорь не отдавался, то шлюпка подойдя подъ клюзъ, закладываетъ катъ въ стропъ заведенный на якорь и когда катъ выберутъ, отдаютъ найтовы, вывязываютъ перлинь и буйрепъ, а къ скобѣ якоря приклепываютъ канатъ.

Когда канатъ обтянутъ шпилемъ, катъ выкладываютъ изъ стропа, закладываютъ его въ подъемную скобу якоря и убираютъ якорь на мѣсто.

117. Какъ завозятъ якорный канатъ.

Для завозки на шлюпкѣ якорнаго каната, его подводятъ подъ шлюпку петлей на двухъ таляхъ или концахъ, а верхи петель каната крѣпятъ къ брусу въ серединѣ шлюпки (фиг. 173 и 174).

Вообще при завозкѣ становыхъ якорей полезно имѣть приклепанными къ нимъ смычку каната, чтобы перлиня не перетирались о грунтъ когда якорь отданъ.

Отдѣлъ III.

О шлюпкахъ и объ управленіи ими

118. Какія бываютъ шлюпки и для чего какая назначается.

Всѣ гребныя, а также мелкія паровыя и моторныя суда на флотѣ называются шлюпками.

Гребныя шлюпки двигаются при помощи веселъ или парусовъ.

Паровыя и моторныя — двигаются гребнымъ винтомъ, приводимымъ въ дѣйствіе паровой машиной или моторомъ (машиной, дѣйствующей спиртомъ или бензиномъ).

По величинѣ и назначенію гребныя суда раздѣляются на: **барказы и полубарказы**—это большія шлюпки отъ 14 до 22 веселъ очень крѣпкой и тяжелой постройки. Эти шлюпки назначаются для перевозки большихъ грузовъ, людей, завозки верповъ и вообще работъ съ тяжестями. На форштевнѣ у нихъ дѣлаютъ обыкновенно роульсъ для подъема верпа изъ воды.

Катера—это шлюпки отъ 10 до 16 веселъ—болѣе легкой постройки, употребляемыя для разныхъ судовыхъ надобностей и посылокъ.

Катера дѣлятся на рабочіе или тяжелые и легкіе. Тяжелые катера бываютъ болѣе грубой отдѣлки и назначаются

для работъ, а легкіе, красиво отдѣланные,—для посылокъ и разъѣздовъ.

Вельботы—это очень узкія, легкія и быстрыя на ходу шлюпки съ острымъ носомъ и кормой—служатъ для разъѣздовъ командира и адмирала и—бываютъ въ 5, 6 и 8 веселъ.

Гички—это тѣ же вельботы, но съ тупой кормой.

Шестерки или **6-ти весельныя ялы** это небольшія широкія, въ 6 веселъ шлюпки, удобныя для всѣхъ мелкихъ работъ у борта судна и для мелкихъ перевозокъ и посылокъ.

Восьмерка—шлюпка въ восемь веселъ.

Четверка—шлюпка въ четыре весла (4-весельный ялъ).

Двойка—шлюпка въ два весла—для двухъ гребцовъ.

Тузъ—шлюпка въ два весла—для одного гребца.

Шлюпки, у которыхъ внутри подъ банками, въ носу и въ кормѣ помѣщаются **воздушные ящики** (поплавки), называются **спасательными шлюпками.**

Спасательными дѣлаются катера и вельботы.

Если такую шлюпку, съ сидящими въ ней гребцами, зальетъ то она не утонетъ благодаря этимъ воздушнымъ ящикамъ.

На миноносцахъ изъ-за недостатка мѣста приходится имѣть **складныя парусинныя шлюпки**, остовъ которыхъ сдѣланъ изъ дерева и обтянутъ двойной непромокаемой парусиной.

Узкія и легкія шлюпки катерной постройки называются **баржами** и служатъ для разъѣздовъ адмираловъ и командировъ.

119. Какъ строятся шлюпки.

Обыкновенно всѣ гребныя шлюпки строятся изъ дерева, но въ послѣднее время начали ихъ строить и изъ тонкихъ желѣзныхъ оцинкованныхъ листовъ.

Паровыя и моторныя шлюпки строятся теперь исключительно изъ желѣза.

Постройка всѣхъ шлюпокъ ведется отъ киля—горизонтальнаго бруса, идущаго во всю длину шлюпки и составляющаго ея основаніе.

Къ килю крѣпятся поперечныя ребра—шпангоуты, въ разстояніи фута и больше другъ отъ друга.

Киль, продолжаясь впередъ, поднимается и образуетъ форштевень, а сзади ахтерштевень.

На шлюпкахъ вельботной постройки имѣется форъ и ахтеръ-штевни, на остальныхъ, корма кончается транцевой доской или транцемъ.

Для предохраненія киля отъ поврежденій при вытаскиваніи шлюпки на берегъ и т. п. онъ оковывается снизу желѣзной полосой, называемой килевой полосой.

Внутри шлюпки примѣрно на высотѣ ватеръ-линіи или немного выше, шпангоуты скрѣпляются привальнымъ брусомъ, идущимъ во всю длину шлюпки по обоимъ бортамъ.

Верхнія части шпангоутовъ укрѣпляются планширемъ.

На полученный такимъ образомъ остовъ шлюпки, къ шпангоутамъ крѣпится обшивка.

Доски обшивки кладутся или въ пазы и стыки,—обшивка гладкая или кромка на кромку,—обшивка наборная.

Въ привальный брусъ врѣзаются банки, служащія для укрѣпленія шлюпки отъ сдавливанія, и разламыванія, а также служащія сидѣніемъ для гребцовъ.

Внутри шлюпки на киль со шпангоутами кладется и крѣпится на чекахъ кильсонъ.

Кильсонъ принимаетъ на себя всю тяжесть мачтъ и банокъ, когда на нихъ сидятъ (черезъ стойки) и въ него вдѣлываются степсы мачтъ. Въ кормѣ дѣлается кормовое сидѣніе, а для спины иногда ставятъ заспинную доску.

Въ носу на привальный брусъ кладется носовой люкъ.

Снаружи на равнѣ съ планширемъ укрѣпляются съ обоихъ бортовъ продольные брусья буртики, служащ

Якорь съ заведенными на него перлинемъ и буйрепомъ стравливаютъ на катѣ между шлюпками въ воду и онъ найтовится къ среднему брусу, послѣ чего выкладываютъ катъ.

Перлинь и буйрепъ укладываютъ на бакъ одной изъ шлюпокъ.

116. Отдать со шлюпки становой якорь или стопъ-анкеръ.

Смѣривъ глубину, надо выбросить за бортъ буйрепъ съ буйкомъ, затѣмъ стравивъ на дно перлинь и убравъ людей отъ бухты, отдаютъ якорь, перерубивъ найтовъ или выдернувъ клевантъ.

Завезенный шлюпкой становой якорь поднимается судномъ, которое по перлиню подтягивается къ мѣсту гдѣ онъ брошенъ, или посылаются для подъема особыя баржи.

Если якорь не отдавался, то шлюпка подойдя подъ клюзъ, закладываетъ катъ въ стропъ заведенный на якорь и когда катъ выберутъ, отдаютъ найтовы, вывязываютъ перлинь и буйрепъ, а къ скобѣ якоря приклепываютъ канатъ.

Когда канатъ обтянутъ шпилемъ, катъ выкладываютъ изъ стропа, закладываютъ его въ подъемную скобу якоря и убираютъ якорь на мѣсто.

117. Какъ завозятъ якорный канатъ.

Для завозки на шлюпкѣ якорнаго каната, его подводятъ подъ шлюпку петлей на двухъ таляхъ или концахъ, а верхи петель каната крѣпятъ къ брусу въ серединѣ шлюпки (фиг. 173 и 174).

Вообще при завозкѣ становыхъ якорей полезно имѣть приклепанными къ нимъ смычку каната, чтобы перлиня не перетирались о грунтъ когда якорь отданъ.

Отдѣлъ III.

О шлюпкахъ и объ управленіи ими

118. Какія бываютъ шлюпки и для чего какая назначается.

Всѣ гребныя, а также мелкія паровыя и моторныя суда на флотѣ называются шлюпками.

Гребныя шлюпки двигаются при помощи веселъ или парусовъ.

Паровыя и моторныя — двигаются гребнымъ винтомъ, приводимымъ въ дѣйствіе паровой машиной или моторомъ (машиной, дѣйствующей спиртомъ или бензиномъ).

По величинѣ и назначенію гребныя суда раздѣляются на: **барказы и полубарказы**—это большія шлюпки отъ 14 до 22 веселъ очень крѣпкой и тяжелой постройки. Эти шлюпки назначаются для перевозки большихъ грузовъ, людей, завозки верповъ и вообще работъ съ тяжестями. На форштевнѣ у нихъ дѣлаютъ обыкновенно роульсъ для подъема верпа изъ воды.

Катера—это шлюпкя отъ 10 до 16 веселъ—болѣе легкой постройки, употребляемыя для разныхъ судовыхъ надобностей и посылокъ.

Катера дѣлятся на рабочіе или тяжелые и легкіе. Тяжелые катера бываютъ болѣе грубой отдѣлки и назначаются

для работъ, а легкіе, красиво отдѣланные,—для посылокъ и разъѣздовъ.

Вельботы—это очень узкія, легкія и быстрыя на ходу шлюпки съ острымъ носомъ и кормой—служатъ для разъѣздовъ командира и адмирала и—бываютъ въ 5, 6 и 8 веселъ.

Гички—это тѣ же вельботы, но съ тупой кормой.

Шестерки или **6-ти весельныя ялы** это небольшія широкія, въ 6 веселъ шлюпки, удобныя для всѣхъ мелкихъ работъ у борта судна и для мелкихъ перевозокъ и посылокъ.

Восьмерка—шлюпка въ восемь веселъ.

Четверка—шлюпка въ четыре весла (4-весельный ялъ).

Двойка—шлюпка въ два весла—для двухъ гребцовъ.

Тузъ—шлюпка въ два весла—для одного гребца.

Шлюпки, у которыхъ внутри подъ банками, въ носу и въ кормѣ помѣщаются **воздушные ящики** (поплавки), называются **спасательными шлюпками**.

Спасательными дѣлаются катера и вельботы.

Если такую шлюпку, съ сидящими въ ней гребцами, зальетъ то она не утонетъ благодаря этимъ воздушнымъ ящикамъ.

На миноносцахъ изъ-за недостатка мѣста приходится имѣть **складныя парусинныя шлюпки**, остовъ которыхъ сдѣланъ изъ дерева и обтянутъ двойной непромокаемой парусиной.

Узкія и легкія шлюпки катерной постройки называются **баржами** и служатъ для разъѣздовъ адмираловъ и командировъ.

119. Какъ строятся шлюпки.

Обыкновенно всѣ гребныя шлюпки строятся изъ дерева, но въ послѣднее время начали ихъ строить и изъ тонкихъ желѣзныхъ оцинкованныхъ листовъ.

Паровыя и моторныя шлюпки строятся теперь исключительно изъ желѣза.

Постройка всѣхъ шлюпокъ ведется отъ **киля**—горизонтальнаго бруса, идущаго во всю длину шлюпки и составляющаго ея основаніе.

Къ килю крѣпятся поперечныя ребра—**шпангоуты**, въ разстояніи фута и больше другъ отъ друга.

Киль, продолжаясь впередъ, поднимается и образуетъ **форштевень**, а сзади **ахтерштевень**.

На шлюпкахъ вельботной постройки имѣется форъ и ахтеръ-штевни, на остальныхъ, корма кончается **транцевой доской** или **транцемъ**.

Для предохраненія киля отъ поврежденій при вытаскиваніи шлюпки на берегъ и т. п. онъ оковывается снизу желѣзной полосой, называемой **килевой полосой**.

Внутри шлюпки примѣрно на высотѣ ватеръ-линіи или немного выше, шпангоуты скрѣпляются **привальнымъ брусомъ**, идущимъ во всю длину шлюпки по обоимъ бортамъ.

Верхнія части шпангоутовъ укрѣпляются **планширемъ**.

На полученный такимъ образомъ остовъ шлюпки, къ шпангоутамъ крѣпится **обшивка**.

Доски обшивки кладутся или въ пазы и стыки,—обшивка гладкая или кромка на кромку,—обшивка наборная.

Въ привальный брусъ врѣзаются **банки**, служащія для укрѣпленія шлюпки отъ сдавливанія, и разламыванія, а также служащія сидѣніемъ для гребцовъ.

Внутри шлюпки на киль со шпангоутами кладется и крѣпится на чекахъ **кильсонъ**.

Кильсонъ принимаетъ на себя всю тяжесть мачтъ и банокъ, когда на нихъ сидятъ (черезъ стойки) и въ него вдѣлываются **степсы** мачтъ. Въ кормѣ дѣлается **кормовое сидѣніе**, а для спины иногда ставятъ **заспинную доску**.

Въ носу на привальный брусъ кладется **носовой люкъ**.

Снаружи на равнѣ съ планширемъ укрѣпляются съ обоихъ бортовъ продольные брусья **буртики**, служащіе для

предохраненія бортовъ шлюпки отъ ударовъ и тренія при приставаніи.

На дно шлюпокъ кладутъ длинные деревянные щиты изъ узкихъ планокъ—**рыбины**, или на барказахъ глухіе щиты—**люки**, для предохраненія шпангоутовъ и обшивки отъ порчи ногами и грузами.

Кормовые и носовые люки дѣлаются рѣшетчатыми.

Для подъема шлюпокъ сквозь киль пропускаютъ болтъ, съ введеннымъ въ него рымомъ и болтъ расклепываютъ. Рымы эти называются **подъемными рымами**, если же, въ болтъ вводятъ куски цѣпи, то они и зовутся **цѣпными подъемами.**

Для выпуска воды изъ шлюпки, когда она поднята, въ кормовой части дна дѣлается отверстіе, закрываемое особой втулкой, называемой **пробкой**.

На транцѣ или ахтеръ-штевнѣ набиваются **рулевыя петли и крючья** для навѣшиванія руля.

Всѣ желѣзныя шлюпки раздѣлены внутри непроницаемыми переборками на отдѣленія и имѣютъ воздушные ящики. Это дѣлается для того, что вслучаѣ пробоины или заливанія водой, желѣзная шлюпка безъ воздушныхъ ящиковъ легко могла-бы затонуть, здѣсь же она останется на плаву.

Спасательныя шлюпки всѣ снабжаются воздушными ящиками.

За воздушными ящиками надо наблюдать, чтобы они не были пробиты такъ какъ тогда они потеряютъ свое значеніе поплавковъ и зальются водой. Чтобы убѣдиться, что ящикъ цѣлъ его надо весь опустить въ воду и посмотрѣть не идутъ ли гдѣ либо пузыри воздуха. Если пузырей нѣтъ, ящикъ цѣлъ и годенъ; если же пузыри есть—надо отыскать пробитое мѣсто, починить его и вновь опробовать.

Исправность ящиковъ слѣдуетъ провѣрять каждый разъ при мытьѣ шлюпокъ, когда ихъ приходится снимать со своихъ мѣстъ.

120. Снабженіе шлюпокъ.

На каждой шлюпкѣ полагается имѣть веселъ по числу гребцовъ и два запасныхъ.

Уключинъ—на штертахъ по числу гребцовъ и одна запасная въ кисѣ.

Отпорныхъ крюковъ—по два длинныхъ и по два короткихъ, а на вельботахъ и шестеркахъ по одному.

Одинъ длинный крюкъ на каждой шлюпкѣ долженъ быть разбитъ на футы и окрашенъ черно-бѣлыми полосами.

Два румпеля, одинъ кривой для управленія шлюпкой подъ веслами и другой прямой для управленія подъ парусами.

Нагелей на штертахъ по числу наметокъ и гнѣздъ въ банкахъ и два запасныхъ въ кисѣ.

Дрекъ и дректовъ къ нему кабельной работы длиной 30 саженъ съ задѣланными рѣдькой концами.

Остропленныхъ анкеровъ, ведеръ, леекъ и воронокъ—по штатному положенію, которое можно достать у шхипера.

Маты на форъ-штевенъ, транецъ и кормовой люкъ.

Топоръ на доскѣ

Сектора для рангоута при свозѣ дессанта.

Тентъ и стойки къ нему. Сходня.

Дождевое платье—по числу гребцовъ и старшины,

Дождевое платье, свернутое подвѣшивается подъ банками на особыхъ стропкахъ.

Два фалиня носовой и кормовой.

Фалиня вырубаются длиной отъ 3 до 10 саженъ, взависимости отъ величины шлюпки.

На командирскія и адмиральскія шлюпки, фалиня полагаются изъ бѣлаго троса, на остальныя—смоленаго. Одинъ конецъ фалиня обдѣлывается очкомъ и обшивается кожей, другой задѣлывается рѣдькой. На 5 саженяхъ отъ очка кладутъ марку изъ краснаго флагдуха, чтобы при буксировкѣ нѣсколькихъ шлюпокъ сразу, какъ напримѣръ въ дессантѣ можно было бы выравнять между ними разстояніе.

Фалиня кормовые бываютъ короче и тоньше носовыхъ.

Всѣ фалиня продѣваютъ въ рымы въ затяжку.

Шлюпочный рангоутъ и паруса въ ростерномъ чехлѣ лежитъ посреди банокъ.

Шкоты хранятся въ кисѣ или разносятся вдоль бортовъ.

Кормовой, дессантный и отвѣтный флажокъ въ чехлахъ хранятся рядомъ съ веслами.

Секторъ (погонъ) для гика шкота хранится подъ банками или за заспинной доской.

Сорлинь вырубается изъ тонкаго линя, обдѣлывается съ одного конца кнопомъ, а съ другого маркой или рѣдькой и продергивается у шлюпокъ, поднимаемыхъ съ праваго борта, слѣва направо и у шлюпокъ лѣваго борта справа налѣво. Дѣлаетсл это для того, чтобы шлюпка, приставая къ своему борту или трапу, не могла бы задѣть за что либо слабиной сорлиня и повредить себѣ руль, такъ какъ къ борту бдетъ обращенъ лишь кнопъ.

121. Весло и его части.

Весла употребляемыя на шлюпкахъ. бываютъ **вальковыя безвальковыя, распашныя, парныя и гребки.**

Вальковыя и безвальковыя весла полагаются на тѣ шлюпки, гдѣ два гребца сидятъ на одной банкѣ. Распашныя— на тѣ шлюпки, гдѣ на банкѣ сидитъ одинъ гребецъ, напримѣръ на вельботы и гички. Парныя употребляются на шлюпкахъ, гдѣ одинъ гребецъ держитъ два весла, напримѣръ на тузѣ.

Гребками называются весла, имѣющія лопасти съ обоихъ концовъ, для гребли поочередно съ бортовъ.

Всякое весло имѣетъ слѣдующія части: **лопасть** ввидѣ лопатки, которой гребутъ. Лопасть по широкой кромкѣ оковывается, для крѣпости и противъ раскалыванія, мѣдной полоской. Лопасть съ одной стороны дѣлается гладкой, а съ

другой стороны съ утолщеніемъ, причемъ во время гребли весло обращено къ кормѣ гладкой стороной.

Продолженіе лопасти ввидѣ круглаго дерева есть веретено весла.

У веселъ безвальковыхъ и распашныхъ веретено у конца стачивается въ рукоять, а у вальковыхъ примѣрно на трехъ четвертяхъ длины отъ лопасти, веретено утолщается въ валекъ и уже валекъ на концѣ стачивается въ рукоять.

Для предохраненія весла отъ перетиранія въ уключинѣ оно въ этомъ мѣтѣ обивается кожей.

Для легкости гребли весла стараются уравновѣсить, т. е. сдѣлать такъ, чтобы весло, положенное на кожу чуть перетягивало къ водѣ, такъ какъ, тогда, веслами будутъ опускаться въ воду, а на волнѣ ихъ не будетъ выбивать изъ уключинъ.

Въ веслахъ вальковыхъ уравновѣшиванію помогаетъ валекъ; въ веслахъ безвальковыхъ и распашныхъ приходится врѣзать въ веретено у рукоятки кусокъ свинца.

Когда шлюпка получаетъ новыя весла, старшина долженъ пригнать ихъ по величинѣ, такъ чтобы было удобно грести.

Для пригонки можно разложить весла по числу банокъ рядомъ на палубу и распредѣлить ихъ такъ, чтобы самыя длинныя были среди шлюпки, а къ носу и кормѣ ровно уменьшались. Такимъ образомъ загребные и баковые будутъ имѣть весла болѣе короткія, чѣмъ остальные, но у всѣхъ веселъ, когда они лежатъ въ уключинахъ разстояніе между ручками должно быть равно ширинѣ рангоута, лежащаго на банкахъ, а у распашныхъ должно оставаться полфута до противоположнаго борта.

Если имѣется длинное весло и его надо укоротить ,то обрѣзаютъ рукоять или стачиваютъ валекъ.

Когда весла пригнаны, ихъ обшиваютъ кожей, которую надо передъ этимъ вымочить, а шовъ располагаютъ на глад-

кую сторону лопасти, чтобы онъ при греблѣ не терся объ уключину, затѣмъ помѣчаютъ на валькахъ номеръ банки, а срѣзъ рукояти красятъ красной и зеленой краской—смотря по борту.

Весла на шлюпкахъ укладываются на банкахъ у бортовъ, лопастями къ носу и такъ, чтобы загребныя и вообще заднія лежали сверху переднихъ и были бы ближе къ кормѣ.

Лопастями къ кормѣ укладываются весла только распашныя.

Крюки и чехолъ съ флагами тоже кладутся къ бортамъ.

Если шлюпка стоитъ на пкентелѣ или бакштовѣ, поднята на шлюпбалки или идетъ подъ парусами, весла и крюки должны быть прихвачены штертами къ бортамъ, чтобы не могли двигаться.

Всѣ весла, крюки и стойки дѣлаются изъ ясеня и только иногда еловыя.

122. Парусное вооруженіе шлюпки.

Всѣ гребныя шлюпки имѣютъ кромѣ веселъ **парусное вооруженіе**, которое различается по числу мачтъ на **одномачтовое, двухмачтовое и трехмачтовое**, а по системѣ вооруженія парусовъ на **гафельное, рейковое, латинское, разрѣзное** и **шпринтовое**.

Если мачта одна—она зовется гротъ-мачтой.

Если двѣ, то передняя называется **фокъ-мачтой**, а задняя **гротъ-мачтой**, при трехъ мачтахъ, задняя (третья) называется **бизань-мачтой**.

Мачты вырубаются согласно величины шлюпки и имѣютъ на верхнемъ концѣ—**топѣ**, бугель съ обухами для основы вантъ. Нижній конецъ—шпоръ имѣетъ **оковку**. Въ мачтахъ у топовъ прорѣзаютъ отверстія для шкивовъ, черезъ которыя основываютъ **фалы** для постановки парусовъ.

Мачты шпоромъ вставляются въ степсы, (которые имѣютъ для удобства постановки направляющія) и крѣпятся **наметкой** на нагелѣ къ банкамъ.

На каждой шлюпкѣ, имѣющей двѣ или три мачты, на средней банкѣ ставять лишнюю наметку для штормового вооруженія шлюпки одной мачтой.

Мачты отъ топа къ бортамъ крѣпятся **вантами**. Ванты кореннымъ концомъ заводятся въ обухи бугеля и тянутся талрепами къ **вантъ-путенсамъ**.

На большихъ шлюпкахъ ванты обтягиваются талями.

Ванты на шлюпкахъ бываютъ или **ординарныя** или **разбивныя**, т. е. двойныя, основанныя серединой въ обухъ бугеля и стянутыя тамъ бензелемъ.

Ванты, какъ и весь шлюпочный такелажъ, вырубаются изъ бѣлаго троса, а очки обшиваются кожей.

При гафельномъ и рейковомъ вооруженіяхъ, паруса поднимаются на гафеляхъ и рейкахъ, которые для крѣпости имѣютъ сверху надѣлку, наглухо принайтовленную къ нимъ, называемую шкалой.

Концы гафеля и рейковъ называются **нокамн**, конецъ гафеля, примыкающій по мачтѣ **шпоромъ или пяткой гафеля**.

Гафеля поднимаются за пятку **гафель-гарделью**, а за средину и нокъ, **дерикъ-фаломъ**, рейки же подымаются **фалами**, которые основываются черезъ блоки, закладываемые въ стропки, задраенныя на рейкахъ.

На нокахъ дѣлаютъ зарубки, куда входятъ шлаги бензеля, крѣпящаго углы паруса при его привязываніи къ рейку или гафелю.

На большихъ шлюпкахъ иногда вверхъ на мачтѣ поднимаютъ **топсельные рейки** для верхнихъ парусовъ, называемыхъ топселями.

Рейки называются по мачтамъ: фоковый реекъ, гротовый и крюсельный (бизань реекъ). На гротовыхъ и крюсельныхъ рейкахъ, въ мѣстахъ близко къ мачтамъ, задраиваются двойныя стропки для **гитовыхъ**, подтягивающихъ низъ паруса кверху.

Стропки на рейкахъ дѣлаются изъ проволочнаго троса и обшиваются кожей.

Внизу задней мачты (гротъ или бизань) имѣется бугель, куда закладывается **гикъ**, имѣющій на нокѣ шкивъ для продергиванія шкота паруса, а на пяткѣ оковку съ гакомъ. На гикъ задраивается стропка для гика-шкота и привертывается желѣзная утка для завертыванія шкота паруса.

При нѣкоторыхъ вооруженіяхъ впереди форштевня выстрѣливается бушпритъ.

Бушпритъ имѣетъ на нокѣ шкивъ для кливеръ-галса и у шпора утку для его завертыванія. Шпоромъ бушпритъ входитъ въ башмакъ бугеля на фокъ-мачтѣ.

Паруса называются по мачтамъ **фокъ**, **гротъ**, **бизань**, **форъ-топсель**, **гротъ-топсель**.

Парусъ, поднимаемый между бушпритомъ и фокъ-мачтой называется **кливеромъ**, и иногда **косымъ фокомъ**.

Если бизань-мачта ставится въ кормѣ у транца, такъ что гикъ съ парусомъ выходитъ за транецъ, то парусъ называется тогда **выносной бизанью**.

Если кливеръ и фокъ спиты верхними углами такъ, что представляютъ собой какъ-бы одинъ разрѣзанный парусъ, тогда фокъ называется **разрѣзнымъ фокомъ**, а кливеръ зовется иногда **полуфокомъ**.

Если шлюпка имѣетъ только одинъ большой прямой парусъ, то онъ зовется **гротомъ**.

Паруса поднимаются **фалами**, одинъ нижній уголъ крѣпится къ мачтѣ или бушприту **галсомъ**, а за другой уголъ паруса растягивается вдоль шлюпки **шкотами**.

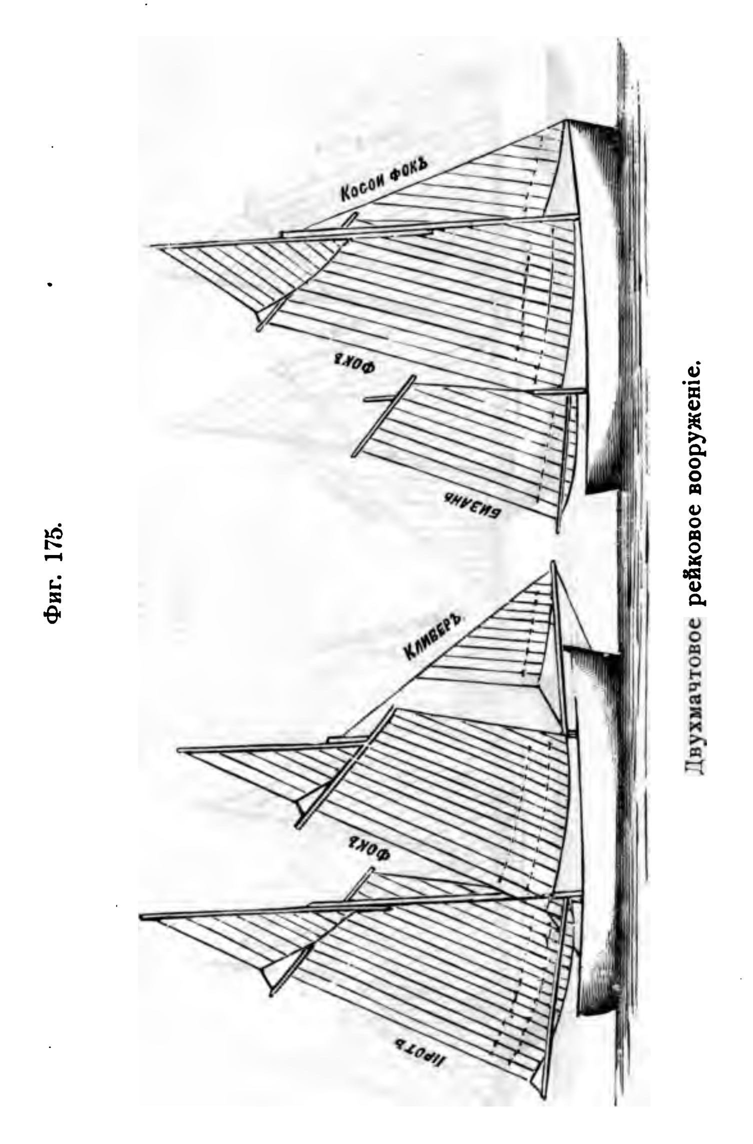
Шкоты бываютъ ординарные (простые), какъ напримѣръ у кливера и топселей и ввидѣ талей. Шкоты и галсы называются по парусамъ кливеръ-галсъ, грота-шкотъ и т. п. Гикъ удерживается гика-шкотомъ.

Для подъема рейковъ съ парусами по мачтамъ ходятъ **раксъ-бугеля** съ гакомъ, на который закладывается стропка рейка.

Кливеръ-фалъ закладывается храпцами въ верхній уголъ паруса.

Для подтягиванія нижней кромки паруса вверхъ къ рейку служатъ гитовы.

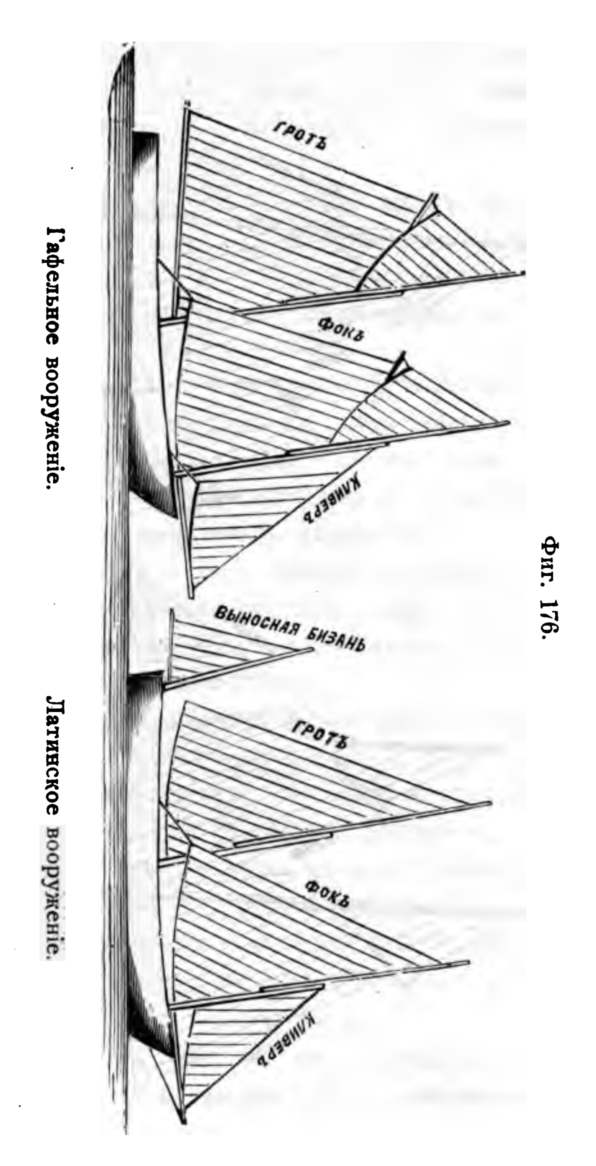
Фиг. 175.



Двухмачтовое рейковое вооруженіе.

При вырубкѣ такелажа шлюпки, надо помнить, что весь такелажъ дѣлается изъ бѣлаго троса, сплесни вантъ проби-

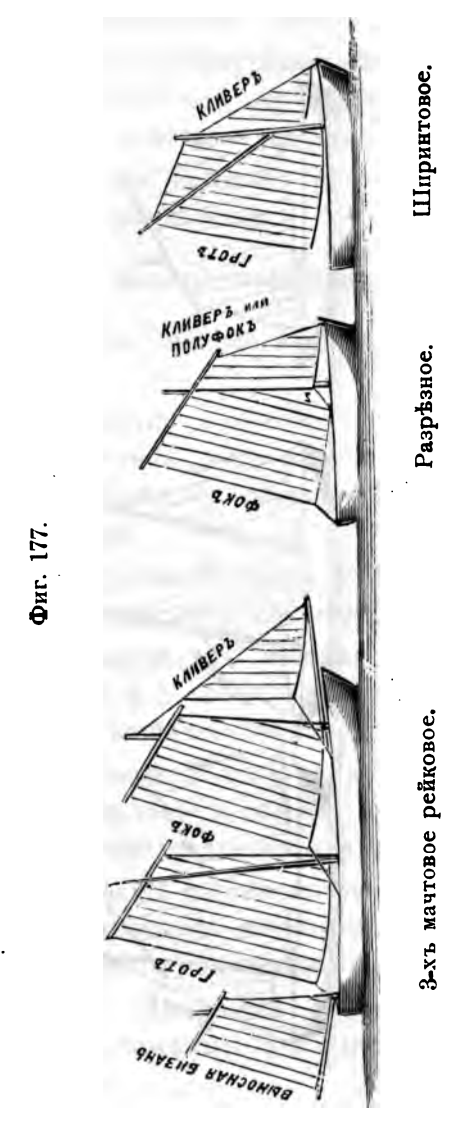
ваются два съ половиной раза (остальные полтора) и непремѣнно всѣ клетнюются.



Фиг. 176.

Шлюпочные деревянные блоки должны имѣть мѣдный легко вращающійся шкивъ и быть остроплены проволочнымъ

тросомъ обшитымъ кожей. Всѣ стропки, раксъ-бугеля и бугеля топсельныхъ рейковъ тоже обшиваются кожей.



Фиг. 177.

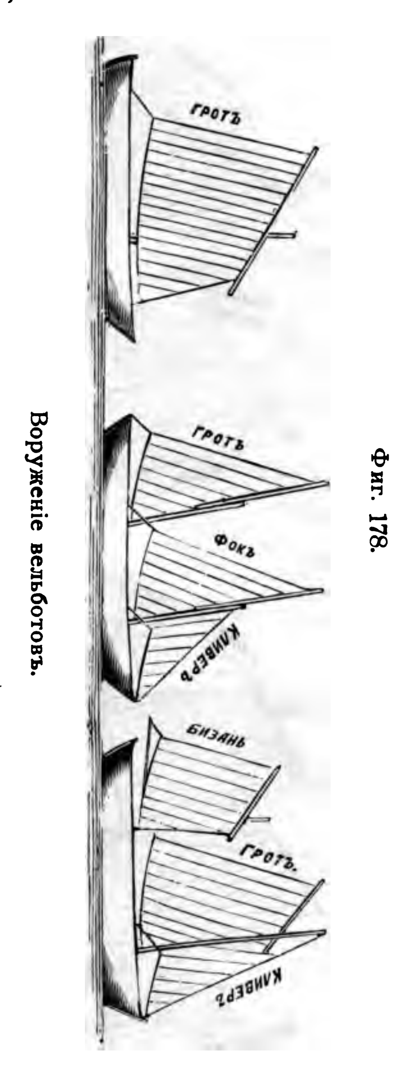
Шпринтовое.

Разрѣзное.

3-хъ мачтовое рейковое.

Всѣ размѣры и число вещей шлюпочнаго вооруженія можно найти въ книгѣ: «Положеніе о снабженіи судовъ», имѣемой у шкипера.

Вооруженіе шлюпокъ называется гафельнымъ или рейковымъ, если паруса привязаны къ гафелямъ или рейкамъ (фиг. 175).



Фиг. 178.

Вооруженіе вельботовъ.

Латинскимъ вооруженіемъ называется такое, въ которомъ всѣ паруса косые и пришнурованы одной шкаториной (передней) къ мачтѣ и стеньгѣ (кромѣ кливера) (фиг. 176).

Разрѣзное рейковое вооруженіе имѣетъ одинъ разрѣзной фокъ.

Шпринтовое вооруженіе имѣетъ кливеръ и одинъ прямой парусъ (гротъ), пришнурованный передней шкаториной къ мачтѣ, а верхній уголъ паруса отводится отъ мачты особымъ наклоннымъ рейкомъ—шпринтовомъ (фиг. 177).

Въ настоящее время шлюпки большею частью вооружаются рейковымъ и разрѣзнымъ.

123. Шлюпочные паруса.

Шлюпочные паруса шьются изъ бѣлой парусины номеровъ 3—4 и 5-го.

При кройкѣ и шитьѣ парусовъ имъ даютъ **посадку**, т. е. шьютъ такъ, чтобы парусъ отъ дѣйствія вѣтра не имѣлъ бы большой вздутости, называемой **пузомъ** и чтобы не морщилъ по краямъ.

Когда парусъ скроенъ и сшитъ, то по кромкамъ, называемымъ **шкаторинами**, онъ обшивается **ликъ-тросомъ**.

Для крѣпости паруса, въ мѣстахъ сильной тяги, какъ напримѣръ въ углахъ и у кренгельсовъ, шкотовъ и галсовъ, на него нашиваются нашивки—**банты**.

Въ ликъ тросъ вводятся круглые коуши—**кренгельсы** для закладыванія шкотовъ и галсовъ и дѣлаются очки для нокъ-бензелей, растягивающихъ паруса по рейку.

Для пришнуровыванія паруса къ рейку, мачтѣ или гику вдоль шкаторинъ дѣлаются небольшія дырки—**люверсы**, которыя или обшиваются или оковываются мѣдью.

Шкаторины у прямыхъ парусовъ называются **верхняя, нижняя и боковыя**, а у шлюпочнаго фока и грота **передняя и задняя**.

У косыхъ парусовъ, напримѣръ у топселей, шкаторины называются **косая, передняя и нижняя**, а у кливера,— **косая, задняя и нижняя**.

Углы парусовъ называются по снастямъ, которыя въ нихъ закладываются, такъ напримѣръ у шлюпочныхъ фока и грота и бизани рейковыхъ,—два верхнихъ угла называются нокъ-бензельными, а нижніе галсовымъ и шкотовымъ.

У парусовъ гафельныхъ, верхніе углы нокъ-бензельный и верхній галсовый, а нижніе,—галсовый и шкотовый.

У кливеровъ—фаловый, галсовый и шкотовый.

У топселей—верхній,—нокъ-бензельный, а нижніе,—галсовый и шкотовый.

Паруса прямые имѣютъ лицо и изнанку, а косые паруса правую и лѣвую стороны.

Чтобы узнать стороны паруса, надо посмотрѣть какъ пришитъ ликъ-тросъ.

У прямыхъ парусовъ ликъ-тросъ пришивается съ лицевой стороны, а у косыхъ съ лѣвой.

Чтобы привязать парусъ къ отакелаженному рейку, притягиваютъ одинъ изъ верхнихъ угловъ паруса нокъ бензелемъ къ зарубкѣ и кладутъ бензель.

Когда бензель положенъ, растягиваютъ верхнюю шкаторину по рейку втугую и привязываютъ паруса къ рейку шлагами слаблиня.

Когда паруса привязаны, къ нимъ пришиваютъ флагъ, флюгарку и позывной.

Если паруса два, то флагъ пришивается на гротѣ (при трехъ на бизани), а флюгарка въ верхнемъ углу фока и позывной флагъ подъ ней.

Передъ мытьемъ парусовъ флаги надо отпарывать.

124. Разсадить гребцовъ и разъяснить ихъ обязанности.

Получивъ гребцовъ на шлюпку, ихъ слѣдуетъ разсадить по банкамъ, обращая вниманіе на слѣдующее:

На загребную банку надо назначать людей сильныхъ и ловкихъ, т. к. при греблѣ гребцы всей шлюпки всматри-

ваются въ нихъ и такимъ образомъ отъ загребныхъ во многомъ зависитъ сила, ловкость и красота гребли шлюпки.

На вторую и третью банки слѣдуетъ назначать людей тоже сильныхъ и ловкихъ, чтобы они не мѣшали и не путали загребныхъ и легко управлялись со своими тяжелыми веслами.

На слѣдующія банки гребцовъ можно назначать подрядъ, выбравъ изъ нихъ двухъ ловкихъ на бакъ, т. к. отъ ихъ ловкости зависитъ хорошее приставаніе и отваливаніе шлюпки.

Разсадивъ гребцовъ имъ надо объяснить ихъ главныя обязанности, напримѣръ: загребные должны быть образцомъ всей гребли.

Баковые отвѣчаютъ за исправное отваливаніе и приставаніе шлюпки и должны хорошо управляться съ концами.

Вообще гребцы должны внимательно слушать команду и всматриваться въ загребныхъ и на свое весло.

125. Объяснить гребцу посадку и движенія тѣла при греблѣ.

Когда шлюпка стоитъ на шкентелѣ, у трапа или просто на водѣ безъ движенія, гребцы должны сидѣть смирно, лицомъ на корму, сложивъ ноги вмѣстѣ и руки держа на колѣнахъ, при чемъ никакіе разговоры и вопросы на шлюпкѣ не допускаются.

По командѣ—„отваливай" гребцы поворачиваются въ полъ-оборота къ бортамъ, у которыхъ они сидятъ и, стараясь не шумѣть, вставляютъ уключины и разбираютъ весла, при чемъ сидящіе ближе къ кормѣ помогаютъ сидящимъ сзади нихъ. Баковые весла и крюки переносятся черезъ головы и кладутся на рангоутъ лопастями къ кормѣ, а крюки клотами внутрь шлюпки, во время приготовленія шлюпки.

Когда весло найдено, его кладутъ на планширь шлюпки, прижимая къ третьей сзади себя уключинѣ и развернувъ лопасть слегка на носъ.

Въ это время у гребцовъ праваго борта правая рука должна держать въ обхватъ сверху рукоять весла, а лѣвая просунута до локтя подъ валекъ. Гребцы лѣваго борта держатъ руки наоборотъ.

Далѣе по командѣ „**отваливай**" загребные и баковые отталкиваютъ шлюпку и даютъ ей ходъ и положивъ крюки на рангоутъ, садятся и берутъ свои весла — загребные, какъ сказано раньше, а баковые одной рукой за рукоять своего весла, лежащаго на рангоутѣ.

Отталкиваясь крюкомъ, его слѣдуетъ держать только руками, не упираясь грудью или животомъ, т. к. сломавшееся древко крюка можетъ поранить.

Если на шлюпку былъ поданъ конецъ, то онъ выбрасывается за бортъ, когда болѣе не нуженъ.

На шлюпкахъ съ распашными веслами по командѣ „**отваливай**" гребцы праваго борта готовятъ весла на лѣвомъ борту и наоборотъ, т. е. всякій готовитъ весло для сидящаго впереди. Вложивъ весла въ уключины, выталкиваютъ ихъ внаружу дальше кожи, потомъ заносятъ и подаютъ впереди сидящему.

По командѣ „**весла**" гребцы приподымаютъ весла, чтобы они прошли только надъ уключинами и, безъ шума, кладутъ въ свои уключины, резвернувъ лопасти горизонтально. Баковые сидятъ смирно.

На шлюпкахъ съ распашными веслами, команды «Весла» не подаютъ, т. к. весла берутся въ уключины по командѣ «Отваливай».

По командѣ весла, гребцы положивъ ихъ въ уключины, должны сидѣть прямо, полностью на банкѣ, такъ чтобы спина приходилась вровень съ переднимъ краемъ банки.

Грудь должна быть открыта, локти касаться боковъ, руки одна на рукояти въ обхватъ, другая на валькѣ съ разносомъ 4—6 дюймовъ.

Обѣ ноги упираются въ упорку, которая пригоняется по гребцу съ такимъ расчетомъ, чтобы ноги были слегка согнуты въ колѣнахъ.

Голова поворачивается въ сторону весла и все время должна слѣдить за лопастью.

По командѣ „на воду“ гребцы начинаютъ грести. Баковые, уложивъ крючки, со вторымъ гребкомъ берутъ свои весла, поднимая ихъ вверхъ съ рангоута и кладя въ уключины съ третьимъ гребкомъ вступаютъ въ греблю.

При греблѣ, для заноса весла, гребцы должны наклоняться корпусомъ впередъ и вытянувъ руки насколько позволяетъ спина впереди сидящаго, закинуть весла къ носу развернувъ лопасти почти ребромъ (наклонивъ ихъ къ кормѣ) и выравнявъ ихъ надъ водой, при чемъ всѣ весла должны быть повернуты къ кормѣ гладкой стороной. Голова гребцовъ обращена въ лопасти, а ноги, упертыя въ распорку, слегка согнуты въ колѣнахъ.

Потомъ весла сразу опускаются въ воду на половину или двѣ трети лопасти и гребцы отклоняясь всѣмъ корпусомъ назадъ, сильно проводятъ, упираясь ногами въ распорку и передавая всю тяжесть гребли на спину и поясницу.

Только въ концѣ гребка, когда весло выходитъ изъ воды и далѣе отклоняться корпусомъ трудно, слѣдуетъ сгибать руки къ груди. Лицо гребца слѣдитъ все время за весломъ.

Рука, держащая рукоять весла, ведетъ весло, а другая на валькѣ помогаетъ ей и разворачиваетъ его при греблѣ.

При проводкѣ въ водѣ, весло изъ положенія слегка наклоненнаго къ кормѣ при опусканіи, постепенно разворачивается становясь ребромъ на траверзѣ и вынимается изъ воды развернутымъ на носъ.

Какъ только весло вынуто изъ воды, оно вновь быстро разворачивается и заносится плашмя въ указанное положеніе.

Разворачиваніе весла во время проводки дѣлается для силы гребли и удобства выниманія весла изъ воды, разворачиваніе при заносѣ веселъ уменьшаетъ задерживаніе шлюпки вѣтромъ.

Надо помнить и объяснить гребцамъ, что гребля одними руками неправильна и скоро утомляетъ гребца, а излишнее нагибаніе туловища, сжимаетъ животъ и тѣмъ вызываетъ отдышку и усталость.

По командѣ „**суши весла**“ гребцы перестаютъ грести и держатъ весла горизонтально съ лопастями развернутыми плашмя и равняютъ ихъ.

Посадка гребцовъ такая же, какъ по командѣ „**весла**“.

По командѣ „**крюкъ**“, баковые на шлюпкахъ, начиная съ десятокъ, взглянувъ другъ на друга, вмѣстѣ поднимаютъ вверхъ изъ уключинъ весла, кладутъ ихъ на рангоутъ (въ середину шлюпки), послѣ чего берутъ крюки, встаютъ и оборачиваются лицомъ къ носу.

По командѣ „**шабашъ**“, гребцы подложивъ одну руку подъ валекъ и другой нажимая на рукоять, вынимаютъ весла изъ уключинъ заносятъ ихъ къ носу и укладываютъ къ бортамъ начиная съ носа, загребные же кладутъ свои весла послѣдними сверхъ остальныхъ.

Весла при уборкѣ, не должны торчать за бортомъ, чтобы не зацѣпить за трапъ и укладываются безъ шума и стука. Когда весла уложены вынимаются уключины и кладутся на весла. Кромѣ того, на шлюпкахъ не имѣющихъ распашныхъ веселъ, сверхъ командъ «Отваливай» «Весла» «На воду» «Крюкъ» и «Шабашъ» еще установлено управленіе дудками. Вмѣсто, — Отваливай — подается одинъ короткій свистокъ. Весла — два короткихъ свистка. На воду — одинъ длинный. Крюкъ — одинъ короткій свистокъ и Шабашъ — одинъ длинный.

На шлюпкахъ съ распашными веслами по командѣ „шабашъ" гребцы, не вынимая веселъ изъ уключинъ, отгибаясь назадъ пропускаютъ ихъ черезъ себя, чтобы весла закинулись лопастями на корму, послѣ чего ихъ вдвигаютъ къ носу внутрь шлюпки и когда лопасть подойдетъ къ уключинѣ, ихъ вынимаютъ и укладываютъ вдоль бортовъ.

По командѣ „весла на валекъ", весла поднимаются вверхъ, ставятся вертикально на рукоять и разворачиваются лопастями вдоль шлюпки, равняя ихъ одно за другимъ.

Чтобы поднять весло, одной рукой нажимаютъ на рукоять, а другой пропущенной подъ валекъ поднимаютъ его. Когда весло поднято, то рука обращенная къ борту придерживаетъ его въ обхватѣ выше кожи, а другая держитъ весло ниже.

Чтобы опустить весла командуютъ „весла" и ихъ кладутъ въ уключины.

По командѣ „весла въ воду", весла опускаются на треть лопасти ребромъ въ воду, а если ходъ великъ, то лопасти слегка разворачиваются къ носу.

Этотъ пріемъ употребляется для уменьшенія хода шлюпки.

По командѣ „табань", всѣ гребцы начинаютъ грести въ обратную, занося весла къ кормѣ, проводя къ носу и соблюдая равненіе.

По командѣ „по борту", не вынимая веселъ изъ уключинъ, гребцы пропускаютъ вальки черезъ себя, чтобы весла, повернулись лопастями къ кормѣ и легли по наружному борту шлюпки, при чемъ лопасти должны быть въ разрѣзъ воды.

Пріемъ этотъ употребляется при проходахъ въ узкостяхъ, когда надо на время убрать весла, чтобы не зацѣпить за что-либо.

По командѣ „весла на уколъ" гребцы встаютъ, вынимаютъ весла изъ уключинъ и упираясь валькомъ въ дно, сдвигаютъ шлюпку съ мели. Упираться веслами въ дно надо вальками, чтобы не расколоть лопасть и держать весла занесенными по направленію носа или кормы, чтобы сила получалась больше.

По командѣ **„весла за бортъ“** весла разворачиваются лопастями къ кормѣ, вынимаются изъ уключинъ и на штертахъ выбрасываются за бортъ.

Пріемъ этотъ исполняется при приставаніи десантныхъ шлюпокъ къ борту или трапу, когда рангоутъ, уложенный въ ростры по бортамъ, мѣшаетъ зашабашить.

По командѣ **„легче гресть“** гребцы дѣлаютъ слабую проводку и этимъ даютъ шлюпкѣ малый ходъ.

По командѣ **„береги весла“** гребцы внимательно слѣдятъ за своими веслами и стараются не зацѣпить за что-либо,

Такой пріемъ употребляется когда шлюпка проходитъ близко бочки, пристани, свай, перлиней и видно что весла могутъ случайно зацѣпить.

По командѣ **„тянись“** или **„сдавайся“** на шлюпкѣ стоящей у борта загребные и баковые протягиваются къ носу или кормѣ на крюкахъ, одна изъ среднихъ банокъ короткимъ крюкомъ отводитъ середину шлюпки и подкладываютъ гдѣ нужно шлюпочные кранцы.

Всѣ команды произнесенныя прямо безъ указанія борта относятся ко всѣмъ гребцамъ, для указанія же борта прибавляютъ **правая** или **лѣвая**. Напримѣръ:

„отваливай“, „весла“, „на воду“, „правая табань“, „обѣ на воду“, „суши весла“, лѣвая табань“, „правая на воду“ и т. п.

Команды надо произносить всѣ подъ руку т. е. когда гребцы начали опускать весла, чтобы они окончивъ гребокъ сразу, вмѣстѣ исполнили команду.

Командовать надо ясно, коротко и громко, помня, что какъ скомандуешь, такъ и исполнятъ.

126. Обученіе греблѣ по пріемамъ разъ-два.

Приступая къ обученію греблѣ, обучающій долженъ убѣдиться въ томъ, что гребцы имѣютъ правильную посадку, описанную въ ст. 125 въ пріемахъ «отваливай» и «весла».

Отъ правильной посадки зависитъ одинаковость и ровность гребли.

Пріемовъ въ греблѣ два.

По первому пріему, для чего коротко командуется „разъ“,— гребцы быстро закидываютъ весла къ носу, неся ихъ надъ водой плашмя и только въ послѣдній моментъ разворачиваютъ его почти ребромъ.

Когда весло занесено и выравнено, корпусъ гребца долженъ быть наклоненъ впередъ, руки вытянуты, спина не сгорблена, а голова повернута къ лопасти.

Отъ умѣнія исполнить этотъ пріемъ зависитъ скорость хода шлюпки, который иначе будетъ уменьшаться сопротивленіемъ воздуха.

По второму пріему, скомандованному протяжно „дваaa“,— гребцы всѣ вдругъ опускаютъ половину или двѣ трети лопасти въ воду и сильно проводятъ ею въ водѣ на вытянутыхъ рукахъ, отваливая понемного корпусъ назадъ, и только въ концѣ, когда корпусъ достаточно отваленъ и гребецъ чувствуетъ, что весло слабо упирается о воду, сгибаютъ руки въ локтяхъ.

По окончаніи пріема «два» гребцы будутъ отвалены, руки согнуты, а лопасти веселъ вынуты изъ воды, направлены къ кормѣ и горизонтальны.

Послѣ пріема «два» выдержки дѣлать не надо и командовать опять «разъ».

Надо помнить что только пріемъ «два» даетъ шлюпкѣ ходъ, а потому надо обратить вниманіе на возможно дальній заносъ весла и долгій проводъ его въ водѣ.

При греблѣ безъ пріемовъ, вначалѣ надо грести медленно, чтобы гребцы сгреблись, и не путали веслами и затѣмъ только доходить до большаго числа гребковъ въ минуту, т. к. отъ этого шлюпка идетъ быстрѣе.

Однако, частая торопливая гребля быстро утомляетъ гребцовъ и на большія разстоянія уступаетъ греблѣ сильной и не частой.

127. Различная гребля.

Гребля на волнѣ отличается отъ гребли въ тихую погоду подниманіемъ веселъ выше обыкновеннаго, чтобы не задѣть за гребень волны и опусканіемъ весла въ воду глубже обыкновеннаго, чтобы ушедшая съ волной вода не обнажила весла и чтобы гребецъ не могъ упасть лишившись вдругъ опоры.

Гребля на волнѣ должна быть болѣе частая и съ быстрымъ заносомъ лопостями плашмя, чтобы шлюпка отъ дѣйствія вѣтра менше теряла ходъ.

Гребля большихъ тяжелыхъ шлюпокъ отличается отъ гребли мелкихъ шлюпокъ тѣмъ, что ввиду высокихъ бортовъ и тяжести веселъ, заносъ и быстрота гребли меньше. Такъ, барказы дѣлаютъ въ минуту 25—30 гребковъ, а легкіе катера 25—35 и болѣе.

Распашная гребля отличается особенной дальностью заноса, благодаря тому, что гребцу не мѣшаетъ спина впереди сидящаго и быстротой, благодаря низкому борту шлюпокъ и хорошо уравновѣшеннымъ весламъ, почему быстрота гребли на такихъ шлюпкахъ доходитъ до 35—38 гребковъ въ минуту.

На мелкихъ шлюпкахъ иногда гребутъ однимъ весломъ съ кормы не вынимая его изъ воды, а поворачивая только влѣво и вправо. Грести такимъ образомъ — называется **галанить.**

128. Гдѣ и какъ стоятъ шлюпки у борта корабля.

Всѣ шлюпки, спущенныя на воду, ставятся на выстрѣла тѣхъ бортовъ, съ которыхъ онѣ спущены.

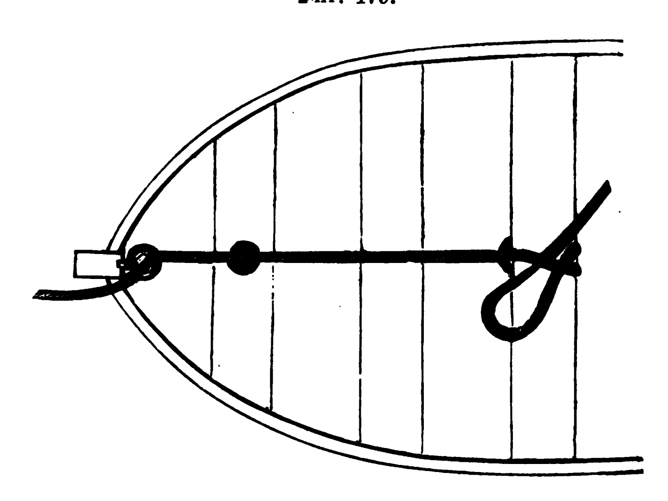
Ночью и днемъ, съ наступленіемъ свѣжей погоды, шлюпки слѣдуетъ поднимать, оставляя на водѣ только самыя необходимыя.

Въ штиль и тихій вѣтеръ шлюпки, если позволяетъ мѣсто, ставятся на шкентеля выстрѣловъ и на нихъ съ бака

обязательно подается конецъ. Если мѣста мало, то шлюпки можно ставить и на бакштовы.

Конецъ, или бакштовъ чисто поданный съ бака или юта, продергивается сквозь коушъ шкентеля, затѣмъ продергивается въ рымъ шлюпки и вяжется за вторую съ носа банку шлюпочнымъ узломъ (фиг. 179).

Фиг. 179.



Если конецъ не продѣвается сквозь рымъ, его слѣдуетъ прихватывать къ рыму носовыми фалинемъ или кончикомъ.

На выстрѣлахъ и бакштовахъ шлюпки располагаются по величинѣ, — большія шлюпки ближе къ борту.

Если начинаетъ свѣжѣть, то на шлюпки подаютъ вторые концы и бакштовы, которые не продергиваются сквозь коушъ шкентеля и рымъ шлюпки, а только въ носу прихватываются фалинемъ или концемъ и вяжутся за другую банку, чѣмъ первый конецъ, чтобы на одну банку не ложилось много силы и не разламывало шлюпки.

Чтобы концы и бакштовы не перетирались, на форъштевенъ слѣдуетъ класть матъ.

Если одинъ конецъ подаютъ на нѣсколько шлюпокъ, то онѣ ставятся одна за другой и прихватываются къ концу

носовыми и кормовыми фалинями, конецъ-же крѣпится, какъ сказано раньше, на послѣдней шлюпкѣ.

Если нѣсколько шлюпокъ стоятъ такимъ образомъ на бакштовѣ ночью, то на кормѣ послѣдней слѣдуетъ имѣть на стойкѣ бѣлый огонь.

Въ свѣжій вѣтеръ и волну, шлюпки, оставшіяся на водѣ, слѣдуетъ сдавать на бакштовъ, такъ какъ тамъ шлюпки болѣе защищены отъ вѣтра и волны кораблемъ.

Если шлюпку надо перевести съ выстрѣла на бакштовъ или обратно въ тихую погоду, то посылаютъ на нее въ помощь дневальному двухъ человѣкъ и они перетягиваются на крюкахъ по борту, при чемъ двое тянутся крюками, а третій правитъ рулемъ.

Если переводятъ шлюпку, когда свѣжо, то на нее назначаютъ съ вахты не менѣе половины гребцовъ и старшину и шлюпку сдаютъ на концѣ, обнесенномъ вдоль борта.

Если корабль стоитъ не по вѣтру, то шлюпки ставятъ на подвѣтренную сторону на шкентеля, или даже по борту на концахъ, спустивъ кранцы.

129. Дневальный на шлюпкѣ.

На каждой шлюпкѣ, стоящей у корабля на выстрѣлахъ или бакштовахъ, надо имѣть дневальнаго.

Дневальные выводятся изъ вахтеннаго отдѣленія и смѣняются чаще или рѣже, въ зависимости отъ погоды.

На паровыхъ шлюпкахъ, стоящихъ подъ парами на бакштовѣ или шкентелѣ, долженъ быть все время кромѣ дневальнаго машинистъ или кочегаръ.

Дневальный на шлюпкѣ слѣдитъ, чтобы конецъ, поданный на нее былъ правильно завязанъ, весла и лишніе крюки прихвачены къ бортамъ, рангоутъ и принадлежность прибрана и румпель вынутъ.

Дневальный сидитъ на кормовомъ сидѣніи лицомъ къ носу и не долженъ ложиться, курить и выходить изъ шлюпки безъ разрѣшенія или смѣны.

Въ случаѣ крайней нужды, дневальный можетъ выйти самъ, но обязанъ точасъ доложить на вахту для замѣны.

При проходѣ мимо шлюпокъ съ офицерами и военныхъ судовъ, дневальный встаетъ и, оборачиваясь къ нимъ лицомъ, отдаетъ честь.

Во время спуска и подъема флага и молитвы онъ встаетъ и снимаетъ фуражку, оборотясь лицомъ къ флагу.

Если шлюпка находится въ отсутствіи съ корабля, напримѣръ у пристани, дневальный долженъ безотлучно находиться на ней, не давать толкаться о пристань и другія шлюпки и не позволять постороннимъ лицамъ ходить черезъ шлюпку и грузить черезъ нее что-либо.

Въ странахъ, гдѣ бываютъ приливы и отливы, дневальный обязанъ слѣдить за прибылью или убылью воды, чтобы при отливѣ шлюпка не обмелѣла или не повисла на фалиняхъ, а при приливѣ не попала подъ пристань, т. к. ее легко можетъ раздавить такимъ образомъ.

Если съ пристани или берега виденъ корабль, дневальный смотритъ за сигналами, касающимися шлюпки.

При проходѣ по пристани мимо шлюпки, своихъ и иностранныхъ офицеровъ, дневальный встаетъ и отдаетъ честь.

130. Обязанности старшины шлюпки.

На кораблѣ на каждую шлюпку назначаются офицеръ — завѣдующій шлюпкой, и ему въ помощь старшина изъ нижнихъ чиновъ.

Старшина обязанъ содержать шлюпку въ чистотѣ и исправности и наблюдать за сохранностью шлюпочныхъ вещей и вооруженія.

Всѣ гребцы на шлюпкѣ, а на паровыхъ и моторныхъ прислуга и команда, должны слушаться и исполнять приказанія старшины.

При отваливаніи шлюпки съ корабля, старшина наблюдаетъ, чтобы гребцы были одинаково и по формѣ одѣты гребли бы старательно и правильно и не позволяетъ имъ

разговаривать между собою, какъ на ходу, такъ и у борта корабля.

Если шлюпка отваливаетъ отъ борта не съ полнымъ числомъ гребцовъ, то старшина оставляетъ пустой или загребную или баковую банку, въ зависимости отъ дифферента шлюпки.

На всякій окликъ или приказаніе, передаваемые на шлюпку, — отвѣчаетъ только старшина „есть" и исполняетъ сразу приказаніе.

Если шлюпка получила поврежденіе или потеряна какая нибудь вещь, старшина докладываетъ о происшедшемъ вахтенному начальнику и офицеру завѣдующему шлюпкой.

Мѣсто старшины при управленіи шлюпкой подъ веслами на транцѣ съ правой стороны, при буксировкѣ и подъ парусами, — на кормовомъ сидѣніи съ навѣтренной стороны.

Если на шлюпкѣ находится офицеръ, то онъ отвѣчаетъ за управленіе шлюпкой, если же на ней находятся исключительно лица гражданскихъ и духовныхъ званій, то шлюпкой управляетъ старшина.

Для отданія чести офицерамъ и другимъ лицамъ, входящимъ со шлюпки, старшина командуетъ „**встать**" и отдаетъ честь.

Если шлюпка стоитъ на выстрѣлѣ, бакштовѣ, у борта или пристани и мимо проходятъ или пристаютъ рядомъ, адмиралъ, флагъ-капитанъ, командиръ и старшій офицеръ своего корабля, то старшина командуетъ „**встать**" и отдаетъ честь.

Для отданія чести остальнымъ офицерамъ въ томъ же случаѣ старшина командуетъ „**смирно**" и отдаетъ честь.

На шлюпкахъ, стоящихъ у борта, на выстрѣлахъ или бакштовахъ во время подъема и спуска флага и молитвы, старшина командуетъ „**встать**" и „**фуражки снять**" и смотритъ, чтобы всѣ гребцы были обращены лицами къ флагу.

При движенiи шлюпки подъ веслами и парусами, старшина отдаетъ честь не вставая съ мѣста, всѣмъ кому положено.

Въ тѣснотѣ, во время гонокъ или катанiя, чтобы не отвлекаться отъ управленiя шлюпкой, старшинѣ разрѣшается не отдавать честь.

Шлюпки, держащiяся подъ веслами, при встрѣчахъ лицъ Царствующаго Дома, адмираловъ и командира своего корабля берутъ весла на валекъ.

При спускѣ и подъемѣ флага, если шлюпка держится подъ веслами вблизи корабля, то она беретъ весла на валекъ.

Если на шлюпкѣ поставленъ тентъ или шлюпка мала (меньше шестерки), въ этихъ случаяхъ сушатъ весла.

На шлюпкахъ, занятыхъ буксировкой, завозкой верпа, работами съ водолазами, на гонкѣ подъ веслами и при выгребанiи противъ сильнаго вѣтра и теченiя, шлюпки не берутъ на валекъ и не сушатъ веселъ, а отдаетъ честь только старшина.

Шлюпка, идущая съ лицомъ старшимъ, не беретъ на валекъ лицамъ младшимъ, напримѣръ шлюпка, идущая съ адмираломъ, не беретъ на валекъ встрѣтивъ командира своего корабля.

Если двѣ или нѣсколько шлюпокъ подходятъ къ трапу или пристани, то шлюпка съ младшими офицерами должна уступить дорогу старшему.

Старшина шлюпки, стоящей у трапа или пристани, замѣтивъ шлюпку, идущую туда же съ лицомъ старшимъ, долженъ заранѣе оттянуться, чтобы не помѣшать пристать старшему.

Старшина долженъ знать, что къ правому трапу пристаютъ всѣ адмиралы, штабъ-офицеры, священникъ, гости и оберъ-офицеры, имѣющiе орденъ Св. Георгiя.

Остальныя лица пристаютъ къ лѣвому трапу, исключая того случая, когда онъ навѣтренный и тогда всѣ должны приставать къ подвѣтренному правому трапу.

Старшина долженъ знать, что если на шлюпкѣ находится лицо, которому полагается салютъ при отваливаніи съ корабля и салютъ уже начали, то слѣдуетъ засушить весла или застопорить машину и ожидать такимъ образомъ конца салюта.

Если шлюпка послана указать судну якорное мѣсто, то подойдя къ нему слѣдуетъ взять два баковыхъ весла на валекъ, если же шлюпка мала, то поднимаютъ крюкъ, остальными веслами удерживаютъ свое мѣсто.

131. Приспособленія для подъема шлюпокъ.

На судахъ шлюпки поднимаются на шлюпбалкахъ, стрѣлами и кранами.

Теперь большая часть шлюпбалокъ дѣлается складными поворотными, удобными для уборки ихъ передъ стрѣльбой.

Такелажъ шлюпбалокъ состоитъ изъ цѣпныхъ **бакштаговъ итопреповъ и шкентелей.**

Бакштагъ, идущій къ носу отъ передней шлюпбалки, зовется **переднимъ бакштагомъ**, а цѣпь между шлюпбалками — **среднимъ бакштагомъ.**

Цѣпь идущая отъ задней шлюпбалки къ кормѣ -- **заднимъ бакштагомъ.**

Топрепы поддерживаютъ головы шлюпбалокъ къ бортамъ.

Шкентеля съ муссингами, заводятся на головы шлюпбалокъ и они служатъ для спуска гребцовъ въ шлюпку.

Когда найтовы обтянуты, распорки прихватываются къ нимъ, чтобы при отдачѣ крѣпленій они не вывалились.

Если шлюпка заваливается на шлюпбалкахъ внутро, то поставленные внутрь шлюпки люди, очищаютъ и переносятъ черезъ головы шлюпбалокъ бакштаги, а также оберегаютъ шлюпку, подкладывая куда нужно маты.

Если шлюпка туго вываливается на шлюпбалкахъ, тогда помогаютъ ухватами, упираясь ими въ головы шлюпбалокъ или борта шлюпки.

132. Спустить шлюпку при различныхъ обстоятельствахъ.

Чтобы спустить шлюпку со шлюпбалокъ, когда судно стоитъ на якорѣ при тихой погодѣ и безъ теченія, разносятъ лопаря талей по палубѣ, проводятъ въ канифасъ блоки и свертываютъ съ утокъ; пробка на шлюпкѣ закрывается.

На шлюпку посылаютъ не менѣе трехъ человѣкъ, двое которыхъ становятся къ стопорамъ талей, а одинъ или двое съ крюками посреди шлюпки. Люди, находящіеся въ шлюпкѣ должны стоять между талей, чтобы ихъ не могло прижать, въ случаѣ если однѣ изъ талей лопнутъ или вдругъ стравятъ. Далѣе нажимаютъ тали, отдаютъ стопора, и шлюпку ровно и быстро травятъ, пока она не коснется воды, тогда раздергиваютъ лопаря, а на шлюпкѣ выкладываютъ тали.

Если послѣ спуска шлюпки тали остаются за бортомъ, то блоки талей берутся гакъ за гакъ; если шлюпка идетъ отъ борта безъ рангоута, онъ подвѣшивается на таляхъ или оставляется въ рострахъ.

Иногда нижніе блоки талей, особыми оттяжками подтягиваются на верхъ и кладутся на палубу.

Шлюпбалки вращаются пяткой въ башмакѣ и придерживаются къ борту бугелемъ, имѣющимъ стопоръ.

Для того, чтобы повалить тяжелыя шлюпбалки, на нѣкоторыхъ судахъ приходится вооружать маленькую стрѣлу съ цѣпнымъ шкентелемъ, затѣмъ поворачиваютъ шлюпбалки головой или внутрь судна или вдоль борта, зажимаютъ поворотный стопоръ, чтобы она не могла развернуться сама во время опусканія, закладываютъ въ скобу на головѣ шлюпбалки тали или шкентель стрѣлы, обтягиваютъ тали втугую, вынимаютъ одинъ болтъ въ петляхъ шлюпбалки и кладутъ ее какъ нужно, потравливая тали.

Верхніе блоки шлюпочныхъ талей или одѣваются огонами строповъ блоковъ на головы шлюпбалокъ или одѣваются обухомъ оковки на гакъ въ головѣ шлюпбалокъ.

Нижніе блоки талей всегда окованные и съ вертлюжнымъ гакомъ, закладываются въ цѣпные подъемы шлюпокъ, которые пропускаются сквозь окованныя дыры въ банкахъ, или придерживаются къ нимъ наметкой, а если подъемъ приходится между банокъ, то онъ пропускается сквозь съемную подъемную банку.

Цѣпные подъемы пропускаются сквозь банки для того, чтобы шлюпка при подъемѣ и на таляхъ висѣла прямо и не кренилась.

При подъемахъ шлюпокъ стрѣлами и кранами, въ нокѣ стрѣлы или головѣ крана, основывается подъемный шкентель или подъемныя тали.

Гакъ шкентеля и талей закладывается въ проволочный стропъ, состоящій изъ рыма съ четырьмя хвостами (концами) съ гаками, изъ которыхъ два длинныхъ и два короткихъ. Длинные хвосты закладываются въ подъемные рымы, вдѣланные въ киль, а короткіе въ обухи по бортамъ, вдѣланные въ планширь и не позволяютъ шлюпкѣ крениться при подъемѣ.

Шлюпка на шлюпбалки поднятая до мѣста, стравливается на стопора когда они заложены. Стопора дѣлаются теперь цѣпные, состоящіе изъ двухъ короткихъ цѣпей, закрѣпленныхъ на верхнемъ блокѣ талей и одѣваемыхъ своими концевыми звеньями на гаки по сторонамъ оковки нижняго блока.

Иногда стопора вырубаютъ изъ проволочнаго троса въ видѣ конца длиной сажени полторы, на одномъ концѣ задѣлываютъ гакъ, а на другомъ очко. Очко одѣвается на головку шлюпбалки, а гакъ закладывается въ подъемъ шлюпки. Такіе стопора бываютъ и цѣпные.

Бываютъ стопора и тросовые, обдѣланные на одномъ концѣ свитнемъ, а на другомъ очкомъ. Длиной стопора должны быть до воды и при подъемѣ продергиваются сквозь подъемный рымъ шлюпки, а когда тали сойдутся, то стопорами кладутъ два шлага черезъ шлюпбалку и въ подъемный рымъ, а оставшимся концомъ кладутъ крыжъ подъ

нижнимъ блокомъ талей.

Шлюпки, поднимаемые стрѣлой или краномъ, ставятся на свои блоки въ ростры.

Чтобы шлюпка поднятая на шлюпбалкахъ не качалась на качкѣ, на нее кладуть походныя крѣпленія, состоящія изъ грунтововъ, найтововъ и распорокъ.

Грунтовы и найтовы вырубаются изъ троса, или плетутся (см. ст. 28), обшиваются парусиной и имѣютъ на концахъ очки, однимъ они одѣваются на шлюпбалки, а черезъ другое основываютъ талрепъ для ихъ обтягиванія.

Грунтовы идутъ вдоль шлюпки на крестъ, а найтовы въ обхватъ шлюпки у каждой шлюпбалки. Для лучшаго укрѣпленія, между шлюпбалками и килемъ, а также и наружными бортами шлюпокъ, вставляютъ деревянныя распорки, плотно прижимаемыя къ шлюпкѣ при обтягиваніи грунтововъ и найтововъ.

Для быстрой отдачи походныхъ крѣпленій, на шлюпбалку заводится стропка съ двумя лапками и коушемъ. Между коушемъ стропки и очкомъ крѣпленій основываютъ талрепъ, а лапки сводятъ вмѣстѣ и соединяютъ клевантомъ, который легко выбивается мушкелемъ.

Для спуска шлюпки со шлюпбалокъ подаются слѣдующія команды, напримѣръ: «На второй вельботъ, вельботъ къ спуску».

«Тали второго вельбота разнести». 3-е отдѣленіе на тали второго вельбота».

«Тали нажать».

«Стопора отдать» «Тали травить» (легче кормовыя, веселѣе носовыя).

«Раздернуть, лопаря убрать».

Если шлюпку спускаютъ со шлюпбалокъ на переднемъ ходу или теченіи, то на нее подаютъ съ носа конецъ, который вяжется какъ походный и при спускѣ держится втугую; тали выкладываютъ сперва кормовыя, а потомъ носовыя,

на случай, если конецъ сдастъ, то чтобы шлюпку не развернуло отъ хода или теченія бокомъ. Какъ шлюпка косвется воды, надо править рулемъ.

Если ходъ задній, то конецъ надо имѣть съ кормы и выкладываютъ раньше носовыя тали.

На ходу и сильномъ теченіи шлюпку лучше спускать съ полнымъ числомъ гребцовъ или ихъ сажать, когда она еще не дошла до воды.

При спускахъ шлюпокъ стрѣлами, когда стропъ обтянулся, людей снимаютъ со шлюпки и ее травятъ съ ростеръ почти до воды пустой, и только у воды на нее сажаютъ 3—4 человѣка для выкладыванія шкентеля изъ стропа и для того, чтобы она держалась у борта.

При спускахъ шлюпки стрѣлой на ходу и теченіи, надо имѣть поданнымъ конецъ, который долженъ быть обтянутъ втугую, чтобы шлюпка стояла на немъ и было бы легко выложить гакъ шкентеля.

При подъемахъ шлюпки на волнѣ слѣдуетъ тоже имѣть поданнымъ конецъ, но закладывать тали или гакъ шкентеля надо сразу по командѣ и въ то время, когда шлюпка внизу волны.

При спускѣ шлюпки на волнѣ, тали и шкентеля надо выкладывать и выводить сразу за бортъ шлюпки, чтобы при подниманіи и опусканіи шлюпки на волнѣ, они не могли бы гаками задѣть за банки или сидѣніе и выломать ихъ.

На борту полезно имѣть подъ рукой кранцы.

133. Поднять шлюпку при различныхъ обстоятельствахъ.

Чтобы поднять шлюпку на шлюпбалкахъ или стрѣлой, раздергиваютъ тали или шкентель до воды, проводятъ лопаря въ канифасы, посылаютъ на шлюпку людей подтянуться подъ тали или стрѣлу и ставятъ людей на лопаря.

Если шлюпку подымаютъ на ходу, теченіи или волнѣ,

то готовятъ бросательные концы и кранцы у мѣста подъема.

Тали или шкентель закладываются сразу, по командѣ:

«тали или шкентель заложить»,

при чемъ, поднимая шлюпку на волнѣ, надо тали закладывать, когда шлюпка будетъ на гребнѣ волны (на верху волны), и тотчасъ же ихъ выбирать ходомъ.

При подъемѣ шлюпки въ ней остаются три или четыре человѣка, одинъ изъ которыхъ старшина. Двое стоятъ и держатъ блоки талей, чтобы они не крутились, старшина стоитъ въ серединѣ и наблюдаетъ, а одинъ стоитъ съ крюкомъ.

Для закладыванія талей или шкентеля надо имѣть конецъ, поданнымъ съ корабля на шлюпку и обтянутымъ на столько втугую, чтобы легко можно было бы сразу заложить тали или шкентель.

Шлюпка на волнѣ и ходу поднимается съ полнымъ числомъ гребцовъ, изъ которыхъ лишнихъ можно выпустить, когда она поровняется съ бортомъ.

Когда шлюпка поднята и опущена на стопора тали завертываютъ на утки, при чемъ нельзя ихъ завертывать взахлестъ, иначе послѣ дождя будетъ очень трудно ихъ отдать, когда тросъ сядетъ и обтянется.

Для подъема шлюпки даются слѣдующія команды:

Напримѣръ:

«На первый полубарказъ», «полубарказъ подъ тали». «Тали полубарказа разнести».

«Первая вахта на тали полубарказа».

«Тали заложить»; «тали обтянуть».

«Слабину выбрать», «пошелъ тали». (ходомъ, легче).

«Стопъ тали»; «стопора положить».

«Тали травить»; «лопаря убрать».

134. Пристать къ судну подъ веслами при различныхъ обстоятельствахъ.

а) Пристать къ трапу или борту.

Если шлюпка пристаетъ къ трапу въ тихую погоду и безъ теченія, то не доходя сажень 30 (на шлюпкахъ начиная съ десятки и выше) командуютъ «крюкъ» и, расчитавъ разгонъ шлюпки, шабашатъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы шлюпка подошла и задержалась кормой у трапа.

Подходя къ трапу, надо обратить вниманіе, чтобы по комадѣ «Шабашъ» за бортомъ не высовывались лопасти веселъ и были вынуты уключины, при этомъ надо соблюдать возможную тишину.

Если шлюпка пристаетъ на теченіи, ходу или волнѣ, то надо держаться подальше отъ борта или трапа, чтобы было можно все время гресть, пока съ судна не бросятъ конецъ и его не примутъ и не закрѣпятъ, на шлюпкѣ.

Когда конецъ принятъ и закрѣпленъ, командуютъ «шабашъ» и рулемъ подводятъ шлюпку къ борту или трапу.

б) Стать на шкентель или бакштовъ.

Въ тихую погоду и волну шлюпка пристаетъ на шкентель такъ же, какъ и къ борту. Приставать на бакштовъ надо осторожно, т. к. не расчитавъ хода и проскочивъ впередъ, можно удариться о корабль, а не дойдя, придется вновь брать весла и догребать. Поэтому послѣ команды „**крюкъ**“, надо скомандовать своевременно „**суши весла**“ и, если надо уменьшить ходъ, то „**весла въ воду**“ и, когда будетъ видно, что шлюпка пристаетъ хорошо, то „**шабашъ**“, если-же нужно, то дать еще нѣсколько гребковъ.

Съ такими же предосторожностями слѣдуетъ приставать къ пристанямъ, у которыхъ трудно задержаться на крюкахъ.

Чтобы пристать къ судну на ходу, надо держать ему выше, гребя по направленію, которое судно держитъ.

Вплотную къ борту судна можно подходить только тогда, когда конецъ принятъ и весла убраны.

Приставать къ судну, имѣющему заднiй ходъ, надо носомъ къ его кормѣ.

135. Отвалить отъ судна подъ веслами при различныхъ обстоятельствахъ.

а) Отвалить отъ трапа или борта.

Чтобы отвалить отъ трапа или борта въ тихую погоду, баковые отталкиваютъ сильно носъ, загребной даетъ шлюпкѣ ходъ впередъ, упираясь въ трапъ, а старшина правитъ рулемъ. Шлюпка отходитъ и беретъ весла.

Если имѣется теченiе или волна, то подаютъ на шлюпку конецъ, проводятъ его вдоль борта, обращеннаго къ судну и держатъ на рукахъ у загребныхъ, на бакѣ же вокругъ него обносятъ серьгой носовой фалинь. Когда нужно отваливать, баковый отдаетъ фалинь, отталкиваетъ носъ, а на кормѣ, выбирая конецъ, даютъ шлюпкѣ ходъ, которымъ она и отходитъ отъ борта и беретъ весла.

б) Отвалить со шкентеля или бакштова.

Въ тихую погоду, разобравъ весла, протягиваются впередъ, передавая шкентель съ рукъ на руки и этимъ давъ ходъ, отходятъ отъ выстрѣла и берутъ весла.

Съ бакштова сдаются назадъ и берутъ весла.

Если же свѣжо и протянуться на шкентелѣ впередъ трудно, то взявъ весла отдаютъ конецъ и когда шлюпку понесетъ назадъ, разворачиваются веслами и отходятъ.

136. Какъ слѣдуетъ управлять гребной шлюпкой на большой волнѣ.

Выгребая противъ большой волны, надо стараться, чтобы шлюпка все время имѣла бы ходъ и всходила носомъ на волну.

Шлюпка, поставленная лагомъ къ волнѣ, будетъ въ опасномъ положенiи и легко можетъ быть залита.

Слѣдуетъ помнить, что руль, поворачивая шлюпку, въ то же время уменьшаетъ ходъ, который при греблѣ противъ волны и вѣтра и безъ тогомалъ и потому снявъ руль, надо вставить въ транецъ уключину или сдѣлать изъ кончика стропку и править весломъ, загребая (закидывая) корму въ нужную сторону.

Управляться веслами, т. е. табанить попеременно то одной, то другой слѣдуетъ избѣгать, т. к. отъ этого уменьшается ходъ, а гребля должна быть ровной и сильной съ быстрыми заносами, чтобы вѣтеръ меньше задерживалъ шлюпку, и чтобы она ходомъ всходила на волну.

Чтобы носъ легче всходилъ на волну, слѣдуетъ грузы (анкерки, дрекъ и т. п.) положить на середину.

Идя по волнѣ, надо руль имѣть навѣшеннымъ и зорко слѣдить за шлюпкой, т. к. она тогда сильно рыщетъ.

Чтобы уменьшить рыскливость, грузы слѣдуетъ положить ближе къ кормѣ.

137. Изготовить спасательную шлюпку для похода.

Передъ съемкой съ якоря всегда готовятъ одну или двѣ шлюпки на случай спасанiя человѣка, упавшаго за бортъ и вообще для спуска въ морѣ.

Поднятыя на шлюпбалки спасательныя шлюпки, должны быть хорошо укрѣплены грунтовами и найтовами, заведенными на клевантахъ для быстрой отдачи. У каждой стропки съ клевантомъ долженъ висѣть на штертѣ мушкель для выколачиванiя клеванта.

Если шлюпка накрывается чехломъ, то онъ не шнуруется и лямки не обносятся, кромѣ того, чехолъ хорошо прихватывать за середину къ средному бакштагу шлюпбалокъ, тогда при спускѣ его не придется выкидывать изъ шлюпки и онъ остается висѣть на шлюпбалкахъ.

Походный конецъ долженъ быть ввязанъ шлюпочнымъ узломъ за вторую отъ носа банку, ближе къ борту шлюпки, обращенному къ судну.

Далѣе конецъ не продергивая сквозь рымъ идетъ какъ можно дальше впередъ по борту судна, гдѣ пропускается сквозь блокъ и крѣпится за кнехтъ или утку.

Конецъ проводится такимъ образомъ для того, чтобы онъ отводилъ шлюпку отъ борта судна и чтобы его легко можно было бы отдать, а пропускается сквозь блокъ, чтобы поставивъ людей на конецъ и выбирая его, можно было бы шлюпкѣ дать ходъ впередъ и этимъ позволить ей отойти отъ борта и взять весла.

Румпель долженъ быть вставленъ, укрѣпленъ чекой и прихваченъ кончикомъ къ борту, обращенному къ судну.

Пробка должна быть закрыта.

Тали разносятся.

Изготовивъ самую шлюпку ее снабжаютъ слѣдующими вещами:

Кладутъ шлюпочный компасъ, семафорные флажки, фонари: отличительный, два свѣтлыхъ и коробку спичекъ въ нихъ, банку съ фалшфеерами Головкина, анкерокъ прѣсной воды и сигнальную шлюпочную книжку.

Спасательные пояса, по числу гребцовъ, старшины и офицера, выносятся на палубу или въ другое удобное мѣсто.

Ночью для освѣщенія мѣста спуска шлюпки надо изготовить люстру или переносныя лампочки.

Спасательная шлюпка всегда подымается и спускается съ полнымъ числомъ гребцовъ.

138. Перевозка на шлюпкахъ грузовъ.

Для безопасныхъ перевозокъ грузовъ, завозки становыхъ якорей и верповъ необходимо, хотя приближенно, но расчитать, сколько груза можетъ поднять шлюпка безопасно для плаванія.

Изъ практики выведено правило, что грузовая подъемность расчитывается по вѣсу людей, въ тихую погоду, считая:

Для тяжелыхъ рабочихъ шлюпокъ (барказъ, полубарказъ) **по 5 человѣкъ на весло, считая вѣсъ человѣка по 5 пудовъ.**

Для легкихъ катеровъ по 5 человѣкъ на банку при томъ же вѣсѣ.

Для восмерокъ и шестерокъ различно, **но неболѣе 50—60 пудовъ.**

Въ свѣжую погоду грузъ слѣдуетъ уменьшить взависимости отъ волны и т. п.

Грузъ слѣдуетъ укладывать посрединѣ шлюпки по сторонамъ кильсона и прихватывать къ банкамъ и стойкамъ, чтобы онъ не перекатывался съ борта на бортъ.

Загружать носъ и корму не слѣдуетъ, т. к. тогда шлюпка будетъ или тяжело всходить на волну и зарываться, или даже принимать воду кормой при попутной волнѣ.

Дифферентъ долженъ быть сдѣланъ на корму и кормовой люкъ свободенъ, чтобы вода, принимаемая шлюпкой на волнѣ, стекала къ кормѣ и ее было бы удобно отливать.

Грузить по банки и сверхъ нихъ воспрещается, т. к. отъ этого шлюпка становится валкой.

При перевозкѣ на шлюпкахъ песка, надо брать не полный грузъ, т. к. отъ попаданія въ шлюпку воды онъ можетъ намокнуть, отяжелѣть и шлюпка затонетъ.

Примѣръ 1: Какой грузъ можно перевезти на 20-весельномъ барказѣ въ тихую погоду.

Рѣшеніе:

1) $20 \times 5 = 100$ чел. 2) $100 \times 5 = 500$ пудовъ.

Отвѣтъ 500 пудовъ.

Примѣръ 2: Какой грузъ можно перевезти на 14-весельномъ катерѣ въ тихую погоду.

Рѣшеніе:

1) $7 \times 5 = 35$ 2) $35 \times 5 = 175$.

Отвѣтъ: 175 пудовъ.

139. Перевозка воды на шлюпкахъ.

Для перевозки воды шлюпка готовится слѣдующимъ образомъ:

Вынимаютъ рангоутъ, весла и всю принадлежность, кромѣ крюковъ и фалиней, снимаютъ люки и рыбины и шлюпку хорошо вымываютъ мыломъ.

Если для перевозки воды имѣютъ особые парусиновые мѣшки, то ихъ берутъ и укладываютъ подъ банки и въ нихъ наливается вода, если же ихъ не имѣется, то вода просто наливается въ шлюпку.

Если воду берутъ для котловъ, то наливать можно до банокъ.

Если воду берутъ для питья, то наливаютъ въ шлюпку меньше, чтобы при буксировкѣ не попадали въ нее брызги соленой воды и на носу разстилаютъ сверху брезентъ или шлюпочный чахолъ.

140. Стаскиваніе шлюпки съ мели.

Въ странахъ, гдѣ бываютъ приливы и отливы, иногда шлюпкамъ, посланнымъ на берегъ, случается обмелѣть.

Если шлюпка обмелѣваетъ и ее не хотятъ или не могутъ стащить, то надо съ бортовъ поставить подпорки (тентовыя стойки, распорки и т. п.), упирая ихъ въ бортъ на равнѣ съ привальнымъ брусомъ.

Если обмѣлеваетъ паровая шлюпка, то подпорки слѣдуетъ кромѣ того ставить подъ крѣпленіе котла и машины, подкладывая подъ конецъ подпорокъ доски, чтобы давленіе подпорки расходилось на большее пространство.

Если шлюпку полагаютъ стащить съ мели, надо подъ киль по пути которому будутъ тащить, подкладывать тонкіе бревешки, а если ихъ нѣтъ подъ рукой, то вальки веселъ, чтобы шлюпка не зарывалась килемъ въ грунтъ. Тащить за фалиня носовой и кормовой не слѣдуетъ, т. к. этимъ осаживается внизъ носъ или корма, а лучше обнести вокругъ

шлюпки дректовъ, поставить на оба конца людей и назначивъ нѣсколькихъ съ бортовъ приподымать носъ или корму, направлять на катки и начать стягиванiе.

Для облегченiя работы хорошо изъ шлюпки все вынуть.

141. Окраска и мытье шлюпки.

Для сохраненiя гребныхъ судовъ и прочности дерева шлюпки необходимо красить.

Для окраски шлюпки, вынимаютъ всю принадлежность, люки, кильсонъ, моютъ все мыломъ и удаляютъ соръ.

Если время позволяетъ, то слѣдуетъ снять старую краску и шпатлевку стамезками и отпариванiемъ, для чего по краскѣ проводятъ нагрѣтыми утюгами или просто огнемъ бензиновой паяльной лампы.

Отъ жара, старая краска и шпатлевка вздуваются и легко отстаютъ.

Если времени мало, то надо удалить пузыри на краскѣ, заровнять ихъ края и всю старую краску хорошо пропемзовать и загрунтовать.

Если краску сняли всю, то шпатлюютъ и когда шпатлевка станетъ, ее пемзуютъ съ олифой до гладкости, затѣмъ грунтуютъ и красятъ, два или три раза подрядъ, хорошо пемзуя въ сухую старые слои.

Для мытья изъ шлюпки тоже вынимаютъ принадлежность и моютъ, весла, крюки и вообще все незакрашенное дерево, протирая парусиной съ мелкимъ пескомъ, краску-же моютъ щетками съ мыломъ.

Внутри слѣдуетъ сперва протереть дерево, а затѣмъ мыть краску.

Рангоутъ послѣ мытья иногда олифятъ всухую.

Чтобы дерево было бѣлое, послѣ мытья его слѣдуетъ протереть жидкимъ растворомъ щавелевой кислоты и дать высохнуть.

142. Обязанности старшины на шлюпкѣ съ водолазами.

Старшина долженъ озаботиться полнымъ снабженіемъ водолазной шлюпки. Старшина распоряжается постановкой шлюпки на дрекъ, при чемъ если мѣсто спуска водолаза обозначено буйкомъ, то подойдя къ нему съ навѣтра или со стороны теченія, отдаетъ дрекъ съ такимъ расчетомъ, чтобы, вытравивъ достаточно дректова, шлюпка подошла-бы кормой къ буйку. Старшина передъ началомъ работъ приказываетъ поставить красный флагъ.

Старшина долженъ помнить и предупредить всѣхъ, что въ случаѣ несчастія съ водолазомъ, происшедшаго отъ невнимательнаго отношенія прислуги къ своимъ обязанностямъ, они подвергаются взысканію по закону какъ за убійство по неосторожности или за членовредительство.

143. Водолазное снаряженіе.

Водолазное снаряженіе состоитъ изъ:

1) **Помпы** качающей водолазу воздухъ, необходимый для его дыханія, а также для надуванія рубахи, чтобы вода не могла сжать ее и сдавить его тѣло. Помпа передъ началомъ каждой работы должна быть провѣрена. У помпы имѣется холодильникъ, куда наливается забортная вода для охлажденія цилиндровъ, разогрѣвающихся отъ тренія поршня.

2) **Шланговъ** твердыхъ резиновыхъ, обшитыхъ парусиной, по которымъ идетъ воздухъ отъ помпы къ водолазу. Шланги дѣлаются настолько крѣпкими, что выбирая ихъ, можно поднять водолаза.

3) **Шлема и манишки** (нагрудника) сдѣланныхъ изъ мѣди и предохраняющихъ голову и грудь водолаза отъ давленія воды.

4) **Резиновой рубахи**, раздуваемой накачиваемымъ воздухомъ и защищающей тѣло водолаза отъ давленія воды. На груди и спинѣ рубахи имѣются автоматическіе кла-

пана, которые сами вытравливаютъ испорченный и лишній воздухъ.

Рубахи бываютъ зимнія—съ рукавицами и лѣтнія—безъ рукавицъ, такъ что водолазъ работаетъ голыми кистями рукъ.

5) **Свинцовыхъ грузовъ** плечевыхъ и ножныхъ. Грузы эти увеличиваютъ вѣсъ водолаза и заставляютъ его идти подъ воду.

Плечевыхъ грузовъ два: грудной и спинной по пуду каждый. Ножные состоятъ изъ галошъ по 20 фунтовъ каждая. Грузы такъ размѣщаются, чтобы водолазъ не могъ бы перевернуться вверхъ ногами и въ то же время могъ бы свободно нагибаться.

6) **Трапа** желѣзнаго, берущагося крючками за транцевую доску. Его слѣдуетъ прихватывать концомъ къ кормовому рыму, чтобы онъ не могъ случайно соскочить.

7) **Сигнальный конецъ** около 3 дюймовъ толщиной четырехпрядный, служитъ для подъема и спуска водолаза, а также для переговоровъ съ нимъ.

8) **Телефонъ** проведенный отъ шлюпки къ шлему водолаза.

9) **Электрическая сильная лампа** особаго устройства для подводнаго освѣщенія при работахъ ночью или на большой глубинѣ.

10) **Теплой одежды:** чулковъ, рубахи, рукавицъ и фески.

144. Какая принадлежность должна быть на шлюпкѣ съ водолазомъ.

Кромѣ водолазнаго снабженія на водолазную шлюпку подается:

1) Дрекъ съ дректовомъ.

2) Нѣсколько найтовныхъ концовъ саженъ по 5 длиной.

3) Нѣсколько остропленныхъ баластинъ.

4) Нѣсколько ярко окрашенныхъ буйковъ съ концами на баластинахъ или колосникахъ.

5) Сало, ворса, анкерокъ съ прѣсной водой.

6) Дождевой тентъ и дождевое платье для всей команды.

7) Лотъ и шлюпочный компасъ.

8) Семафорные флажки и красный флагъ, поднимаемый на носовомъ флагштокѣ при началѣ работъ.

9) Койка съ тюфякомъ и лазаретный ранецъ.

10) Канатный крюкъ, ломъ.

145. На гребной шлюпкѣ перейти прибой, идя отъ берега въ море.

Около многихъ отлогихъ береговъ и вдоль нихъ, въ разстояніи отъ нѣсколькихъ кабельтовыхъ, до 2—3 миль, образуются сильныя, высокія и обрушивающіяся волны, называемыя **прибоемъ**.

Первая съ моря гряда волнъ, бываетъ самой большой и опасной, а за ней, ближе къ берегу, слѣдуютъ меньшіе ряды.

Движеніе шлюпки отъ берега въ море, черезъ линію прибоя, считается менѣе опаснымъ, чѣмъ движеніе къ берегу.

Главная опасность, при движеніи черезъ прибой въ море, заключается въ томъ, что сильный встрѣчный валъ можетъ отбросить носъ шлюпки въ сторону, а вслѣдъ затѣмъ опрокинуть шлюпку бокомъ.

Бывали даже случаи, когда шлюпку подымало, такъ сказать, на дыбы и выбрасывало гребцовъ.

Для избѣжанія такихъ случаевъ, изъ практики рыбаковъ и спасательныхъ станцій, вывели слѣдующее правило:

Шлюпка, идущая противъ прибоя, должна имѣть хорошій ходъ, действительно, большимъ ходомъ шлюпка легче всходитъ на волну и разсѣкаетъ ее, а при большихъ валахъ, ея безопасность часто зависитъ только отъ наивозможно большаго хода, чтобы валъ не могъ увлечь ее съ собою.

Если же валы очень сильны, а шлюпка не въ состоянiи имѣть большой ходъ, тогда приходится избѣгать наибольшей силы валовъ, давая имъ разбиваться впереди носа шлюпки.

Идя противъ сильнаго вѣтра и большого прибоя, слѣдуетъ имѣть наибольшiй ходъ.

Если же шлюпка идетъ черезъ прибой въ штиль или съ попутнымъ вѣтромъ, то ходъ можетъ быть нѣсколько меньшимъ, чтобы она покойнѣе переходила гребни валовъ.

146. На гребной шлюпкѣ перейти прибой, идя къ берегу.

Какъ было сказано выше, опасность для шлюпки, идущей съ попутнымъ прибоемъ къ берегу, значительно больше, чѣмъ идя въ море.

Опасность эта состоитъ въ томъ, что на попутной волнѣ вообще, а на прибоѣ тѣмъ болѣе, шлюпки сильно рыщутъ и очень легко могутъ быть поставлены лагомъ къ волнѣ и залиты.

Причины, отъ которыхъ шлюпка легко становится лагомъ къ волнѣ, слѣдующiя: шлюпка ввиду своего относительно малаго вѣса повинуется всей силѣ и скорости вала, не будучи въ состоянiи пропустить его подъ собою.

Кромѣ того, когда корма поднимается находящей попутной волной, то руль обнажается и шлюпка перестаетъ управляться; носъ же зарывшись въ воду задерживается и вершина вала или закинетъ шлюпку лагомъ, или опрокинетъ ее черезъ носъ.

Для избѣжанiя подобныхъ случаевъ; изъ практики выведены слѣдующiя правила:

Шлюпка, идущая съ попутнымъ прибоемъ должна уменьшить ходъ при приближенiи къ кормѣ валовъ и быть все время въ рукахъ управляющаго ею.

Уменьшить ходъ шлюпки при попутномъ бурунѣ, можно различно:

а) Если шлюпка мала, или имѣетъ транецъ, или если прибой очень великъ, то слѣдуетъ до вступленiя

въ прибой, развернуть шлюпку носомъ въ море, а кормой къ берегу и, табаня, подаваться къ нему. Для встрѣчи очень большихъ валовъ можно дѣлать нѣсколько гребковъ навстрѣчу имъ.

Это самый вѣрный способъ, такъ какъ для борьбы съ валомъ шлюпка будетъ имѣть передній ходъ, когда она лучше управляется.

б) Если, проходя прибой, продолжаютъ грести къ берегу (неразвернувшись), то при каждомъ приближенiи къ кормѣ большого вала, всѣ сразу табанятъ и только тогда гребутъ, какъ только валъ пройдетъ подъ шлюпкой.

в) Иногда при греблѣ носомъ къ берегу, для удержанiя кормы противъ волнъ выпускаютъ за корму длинный конецъ съ баластиной, камнемъ, корзиною или особымъ парусиновымъ траломъ.

Парусиновый тралъ имѣетъ видъ коническаго мѣшка длиной 4—5 футъ съ шириной отверстiя въ 2 фута, со вшитыми деревянными обручами.

Къ раструбу вяжутся надежные шпрюйты, а къ нимъ конецъ, идущiй на шлюпку. Къ вершинѣ конуса крѣпится оттяжка.

Бросивъ такой тралъ въ воду и буксируя его за собой, онъ быстро наполнится водою и представляя значительное сопротивленiе, будетъ удерживать корму.

Стоитъ, задержавъ оттяжку, потравить толстый конецъ, мѣшокъ сейчасъ же повернется и его легко будетъ взять въ шлюпку.

Для болѣе надежнаго управленiя шлюпкой, слѣдуетъ править съ кормы весломъ, а не рулемъ, который часто обнажается и на маломъ ходу плохо дѣйствуетъ.

Руль лучше снять совсѣмъ или закрѣпить на положенiи «прямо».

Кромѣ того, слѣдуетъ давать шлюпкѣ нѣкоторый дифферентъ на носъ или же на корму, смотря по тому какая часть обращена въ море.

Грузы, однако не слѣдуетъ класть въ самыя оконечности шлюпки, такъ какъ она тогда будетъ легко зарываться въ воду.

Дифферентъ въ сторону волны дѣлается для уменьшенія рыскливости.

Если шлюпка подходитъ къ берегу подъ парусами, то у линіи прибоя слѣдуетъ убрать паруса, срубить мачты и идти, какъ было сказано выше подъ веслами.

Если же судно имѣетъ только одни паруса, то ихъ слѣдуетъ возможно уменьшить, оставшись подъ кливеромъ и глухо зарифленнымъ фокомъ, имѣя за кормой непремѣнно тралъ.

147. На шлюпкѣ пристать къ берегу при большомъ прибоѣ.

Пройдя прибой, какъ было описано въ ст. 146, остается пристать къ берегу.

Но здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что у крутого берега первый валъ прибоя обрушивается у самаго берега въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ него, а у плоскаго берега въ разстояніи нѣсколькихъ кабельтовыхъ и даже миль, потому способы приставанія къ берегу, вѣрнѣе выбрасыванія на берегъ различны.

Приставая къ крутому берегу, шлюпкѣ слѣдуетъ сохранять большой ходъ до самаго прибоя, будь она подъ веслами или подъ парусами. Войдя въ буруны, шлюпка сразу поворачивается лагомъ и ее выбрасываетъ прибоемъ на берегъ.

Какъ только шлюпка коснулась дна, гребцы выскакиваютъ и вытаскиваютъ ее изъ прибоя.

Приставая къ отлогому берегу переднимъ или заднимъ ходомъ, надо стараться все время держать шлюпку въ разрѣзъ волнѣ, пока она килемъ не каснется дна, послѣ чего каждый новый валъ будетъ ее подвигать ближе къ бе-

регу, а гребцы, выскочивъ изъ шлюпки и облегчивъ этимъ ее, легко могутъ вытащить изъ прибоя.

Парусныя шлюпки въ этомъ случаѣ должны переходить прибой и выбрасываться, убравъ паруса, подъ веслами.

Еще слѣдуетъ помнить то, что прибой съ моря всегда кажется менѣе страшнымъ, чѣмъ глядя съ берега, и шлюпки, идущія съ моря легко могутъ ошибиться въ его силѣ.

Поэтому совѣтуется переходить прибой или противъ рыбачьихъ селеній или таможенныхъ постовъ и т. п., откуда могли бы указать удобное мѣсто.

Въ ночное время лучше отстояться на дрекѣ или плавучемъ якорѣ до разсвѣта, чѣмъ въ темнотѣ пускаться къ берегу черезъ прибой.

148. Шлюпка идетъ подъ веслами,—поставить рангоутъ.

Если шлюпкѣ, идущей подъ веслами, приказано поставить рангоутъ и вступить подъ паруса, то управляющій шлюпкой долженъ привести ее носомъ противъ волны и вѣтра, чтобы шлюпку меньше качало и сносило во время постановки рангоута и затѣмъ командуетъ:

Шабашъ „рангоутъ ставить“ (на шлюпкѣ, гдѣ баковые берутъ «крюкъ», раньше командуется **„крюкъ“**).

По этимъ командамъ шабашатъ, вынимаютъ уключины, укладываютъ весла, переносятъ черезъ головы къ бортамъ лежащіе на рангоутѣ крюки и баковыя весла и все надежно прихватывается штертами.

Когда все уложено, командуется:

„Чехолъ“.

По этой командѣ перевертываютъ рангоутъ, расшнуровываютъ и снимаютъ чехолъ и передаютъ черезъ головы къ борту, гдѣ его и кладутъ вдоль по весламъ.

По командѣ: **„рангоутъ разобрать“**

готовятъ все къ постановкѣ рангоута, причемъ для этой работы гребцы распредѣляются слѣдующимъ образомъ: за-

гребные готовятъ гикъ и ставятъ на мѣсто погонъ гика шкота и закладываютъ гика шкотъ и задніе блоки фока-шкота.

Баковые готовятъ бушпритъ.

Гребцы остальныхъ банокъ переносятъ черезъ головы къ бортамъ рейки съ парусами, разбираютъ мачты и ванты, откидываютъ наметки и подаютъ мачты шпорами къ направляющимъ степсовъ и держа мачты на рукахъ ожидаютъ команды: „рангоутъ ставить".

По этой командѣ старшина убираетъ флагъ и мѣняетъ румпель, гребцы поднимаютъ мачты, помогая вантами, а стоящіе у степсовъ направляютъ въ нихъ шпоры мачтъ и когда мачты поставлены, закидываютъ наметки и вставляютъ нагеля.

Гребцы банокъ, ближайшихъ къ мачтамъ, обтягиваютъ ванты, а старшина наблюдаетъ, чтобы ихъ тянули ровно и чтобы мачты были въ створѣ.

Въ это время свободные раскатываютъ паруса и основываютъ шкоты.

Шкоты на большихъ шлюпкахъ (катерахъ и барказахъ) лучше имѣть всегда разнесенными по борту.

Баковые основываютъ кливеръ галсъ, выстрѣливаютъ бушпритъ, готовятъ кливеръ и когда все готово одинъ снимаетъ фуражку.

При постановкѣ рангоута слѣдуетъ запрещать гребцамъ становиться на банки, такъ какъ отъ этого шлюпка становится очень валкой и на волнѣ можетъ легко опрокинуться.

Вставать на банки разрѣшается только на тяжелыхъ шлюпкахъ и то въ исключительныхъ случаяхъ.

Если на шлюпкѣ при постановкѣ рангоута выдернулся фалъ или запутались у топа мачты ванты, то нельзя посылать человѣка на мачту, а слѣдуетъ срубить ее и исправивъ все, снова поставить.

Когда мачты поставлены и ванты обтянуты и завернуты, то на раксъ-бугеля фаловъ одѣваютъ стропками рейки, за-

кладываютъ въ шкотовые углы парусовъ шкоты, берутъ фалы, галсы и шкоты на руки и ожидаютъ приказаній.

149. Поставить паруса.

Когда рангоутъ поставленъ и все готово къ постановкѣ парусовъ — командуютъ: „на фалахъ—паруса поднять“.

По этой командѣ, при рейковомъ вооруженіи, держа галсы и шкоты слабыми на рукахъ, выбираютъ до мѣста фалы; когда ихъ завернутъ, обтягиваютъ втугую галсы и затѣмъ тянутъ шкоты.

Шкотъ обтягивается послѣднимъ, такъ какъ иначе, при парусѣ наполненномъ вѣтромъ, будетъ трудно выбрать до мѣста фалъ и галсъ.

Если вооруженіе гафельное, то гафель подымаютъ горизонтально и когда гардель дошла до мѣста, ее завертываютъ и выбираютъ дерикъ-фалъ, пока на парусѣ не покажутся морщины отъ галсоваго къ нокъ-бензельному углу.

Морщины эти разглаживаются при выбираніи шкотовъ.

Рейки съ парусами располагаются съ разныхъ бортовъ для того, чтобы шлюпка при различныхъ положеніяхъ вѣтра справа и слѣва имѣла паруса одинаково поставленные къ вѣтру.

Шкоты всегда обносятся снаружи вантъ.

Если шлюпка имѣетъ топселя, то они подымаются послѣ того, какъ поставлены всѣ главные паруса и на каждой мачтѣ съ другой стороны чѣмъ реекъ: при гафельномъ вооруженіи топселя подымаются съ навѣтра.

Если почему либо кливеръ приходится подымать послѣ того, какъ поставленъ фокъ, то прежде слѣдуетъ потравить фока шкотъ, чтобы мачта не оттягивалась имъ назадъ; затѣмъ выбрать до мѣста кливеръ-фалъ, завернуть его и тогда обтянуть фока шкотъ.

Если на шлюпкѣ имѣется разрѣзной фокъ, то галсовый уголъ кливера закладывается за гакъ на форштевнѣ шлюпки, или, если гаки сдѣланы по бортамъ, то на подвѣтренномъ

борту; при попутномъ вѣтрѣ, галсовый уголъ кливера слѣдуетъ перекладывать въ навѣтренный гакъ.

Когда паруса поставлены, слѣдуетъ осмотрѣть правильно ли они стоятъ, т. е. что фалы, галсы и шкоты правильно заложены и достаточно выбраны, и переднія шкаторины парусовъ стоятъ по мачтамъ.

Правильное положеніе галсовъ и фаловъ замѣчается по галсовому углу паруса, который долженъ быть на высотѣ планширя, а передняя шкаторина должна быть тугой и стоять по мачтѣ.

Если галсовый уголъ будетъ ниже планширя, то нижняя часть паруса будетъ закрываться бортомъ шлюпки, мало принесетъ пользы и при переносѣ паруса съ борта на бортъ будетъ задѣвать за все; если же галсовый уголъ находится выше, то парусъ, поднявшись надъ шлюпкой, будетъ больше кренить шлюпку.

Поэтому сперва выбираютъ фалъ и затѣмъ обтягиваютъ до требуемой высоты галсъ, перепуская, если нужно, фалъ.

Если при постановкѣ парусовъ передняя шкаторина стоитъ не по мачтѣ, то слѣдуетъ перенести по рейку впередъ или назадъ подъемную стропку.

Если же передняя шкаторина отъ вѣтра сильно отходитъ отъ мачты, то ее можно прихватить къ мачтѣ штертомъ черезъ кренгельсы перваго и второго рифа.

Передняя шкаторина для того должна стоять по мачтѣ, чтобы парусъ при различныхъ положеніяхъ относительно вѣтра (справа и слѣва) забиралъ одинаково.

Какъ только паруса поставлены, гребцы садятся подъ банки лицомъ къ парусу, а управляющій шлюпкой на кормовое сидѣнье съ навѣтренной стороны.

150. Убрать паруса. Срубить рангоутъ.

Чтобы убрать паруса и срубить рангоутъ — командуютъ „на фалахъ“,—по этой командѣ гребцы, сидящіе у фаловъ,

свертываютъ лишніе шлаги съ нагелей и держатъ фалы на рукахъ.

Приведя шлюпку къ вѣтру, командуютъ: **„паруса долой“**, **„рангоутъ рубить“**.

По этой командѣ спускаютъ паруса, отдавая фалы, выбирая навѣтренные шкоты и подбирая низъ паруса руками внутрь шлюпки, чтобы не замочить его.

Гребцы, сѣвъ на банки, отдаютъ фалы, галсы и шкоты и скатываютъ паруса, послѣ чего рейки кладутъ къ борту. Гикъ и бушпритъ убираются, ванты отдаются и прихватываются вмѣстѣ съ фалами къ мачтамъ.

Погонъ и гика шкотъ убирается, мѣняется румпель.

Когда все готово, откидываютъ наметки и рубятъ мачты, кладя гротъ-мачту шпоромъ къ кормѣ, а фокъ-мачту къ носу.

Мачты немного раздвигаются и между ними кладутся гикъ, бушпритъ и рейки парусомъ вверхъ.

Когда рангоутъ срубленъ, старшина ставитъ флагъ.

Уложивъ рангоутъ, командуютъ **„чехолъ“**, который одѣвается и шнуруется и рангоутъ переворачивается.

По командѣ: **„отваливай“** *) вставляютъ уключины, баковые весла и крюки кладутъ на рангоутъ, а остальные разбираютъ весла.

Далѣе поступаютъ какъ будетъ приказано.

151. Курсы шлюпки относительно вѣтра.

Если вѣтеръ дуетъ въ правый бортъ шлюпки, то говорятъ, что **вѣтеръ праваго галса**; если въ лѣвый бортъ, то — **лѣваго галса**.

Если шлюпка, поставивъ паруса, правитъ такимъ образомъ, что вѣтеръ дуетъ ей немного справа или слѣва отъ носа, то говорятъ что шлюпка правитъ **бейдвиндъ**.

Если вѣтеръ дуетъ прямо въ бортъ шлюпки (по траверзу), — это **галфвиндъ** или **полвѣтра**.

---

*) На нѣкоторыхъ судахъ приказами командировъ вмѣсто „отваливай“ введена команда „весла разобрать“.

Если вѣтеръ дуетъ немного сзади траверза, — это **бакштагъ**.

И если онъ дуетъ прямо съ кормы, — это **фордевиндъ** или **полный вѣтеръ**.

Бейдвиндъ, галфвиндъ и бакштагъ могутъ быть праваго и лѣваго галса, причемъ бейдвиндъ зовется крутымъ, если вѣтеръ дуетъ близко къ форштевню и полнымъ, когда вѣтеръ подходитъ къ траверзу (къ галфвинду).

Бакштагъ, близкій къ галфвинду, зовется крутымъ, а близкій къ фордевинду — полнымъ.

Если шлюпка, идущая подъ парусами, начнетъ править такъ, что вѣтеръ будетъ отходить къ носу, то говорятъ что шлюпка **приводитъ**, **подымается**, или **идетъ къ вѣтру**. (Гонитъ къ вѣтру).

Если шлюпка начнетъ отводить вѣтеръ къ кормѣ, то говорятъ, что шлюпка **спускается** или **идетъ подъ вѣтеръ**.

Идти **круче** или **полнѣе** это значитъ править шлюпкой, имѣя носъ ближе къ вѣтру или дальше отъ него.

Если шлюпка поставлена въ такое положеніе, что паруса ея наполнились вѣтромъ, то говорятъ, что шлюпка или паруса **забрали вѣтеръ**; если же паруса шлюпки бездѣйствуютъ, — говорятъ, что **шлюпка вышла изъ вѣтра**.

Если шлюпкѣ, идущей подъ парусами, временно закрываетъ вѣтеръ какой-нибудь предметъ, какъ напримѣръ судно, стоящее на якорѣ или другая шлюпка, то говорятъ, что **у шлюпки отнятъ вѣтеръ**.

Если одна шлюпка идетъ, положимъ, правымъ галсомъ, а другая ей навстрѣчу — лѣвымъ, то говорятъ, что шлюпки идутъ **контрагалсами**.

Если шлюпка идетъ все время однимъ галсомъ и замѣчаетъ, что вѣтеръ мѣняетъ свое направленіе приближаясь къ носу, то говорятъ, что **вѣтеръ заходитъ**; если вѣтеръ мѣняется къ кормѣ, то онъ **отходитъ**.

Если отъ дѣйствія вѣтра шлюпка начинаетъ идти носомъ, или кормой подъ вѣтеръ, то говорятъ, что шлюпку **увалиаетъ** носомъ, или кормой.

152. Лавировка и повороты.

Шлюпка, поднявъ паруса, ложится на одинъ изъ галсовъ и направляется къ мѣсту назначенія.

Если видно, что шлюпка не можетъ однимъ галсомъ дойти къ мѣсту, то ей приходится **лавировать**, или, что все равно, ложиться на разные галсы.

При лавировкѣ галсы слѣдуетъ располагать такъ, чтобы однимъ изъ нихъ, который ведетъ шлюпку къ мѣсту и называемымъ **выгоднымъ галсомъ**, шлюпка лежала дольше, чѣмъ другимъ **невыгоднымъ**, отводящимъ шлюпку отъ назначенія и дѣлаемымъ только для того чтобы выбраться на вѣтеръ.

Лавируя на волненіи, слѣдуетъ править полнѣе, чѣмъ обыкновенно, такъ какъ, иначе у шлюпки будетъ мало ходу, а волна ее будетъ сбивать подъ вѣтеръ и получится большой дрейфъ.

Переходъ съ одного галса на другой совершается посредствомъ поворотовъ.

Если шлюпка поворачиваетъ такъ, что ея носъ переходитъ черезъ вѣтеръ, то такой поворотъ называется **поворотъ оверштагъ**; если же шлюпка поворачиваетъ переходя линію вѣтра кормой, то такой поворотъ называется **поворотъ черезъ фордевиндъ**.

Поворотъ оверштагъ на всѣхъ шлюпкахъ дѣлается быстро и шлюпка при поворотѣ проходитъ небольшой кругъ и выходитъ на вѣтеръ, при поворотѣ черезъ фордевиндъ, шлюпка катится долго подъ вѣтеръ, поворотъ занимаетъ много мѣста и, благодаря этому, теряется выигранное разстояніе.

Поэтому поворотъ оверштагъ слѣдуетъ примѣнять по возможности всегда.

Поворотъ черезъ фордевиндъ дѣлается только въ крайнихъ случаяхъ, напримѣръ при слабомъ вѣтрѣ на большомъ волненіи, когда поворотъ оверштагъ легко можетъ не выйти и въ другихъ случаяхъ, когда шлюпка будетъ не въ состояніи перейти носомъ линію вѣтра или плохо слушаетъ руля.

Если шлюпкѣ, идущей круто, надо немного подняться, и она не желаетъ дѣлать поворота, то забравъ ходъ, шлюпку приводятъ къ вѣтру и когда паруса заполощатъ, рулемъ уваливаютъ ее на прежній галсъ. Такой маневръ называется **полуповоротомъ** и дѣлается тогда, когда шлюпкѣ для прохода опасности, или чтобы срѣзать бочку, вѣху или судно, надо немного выйти на вѣтеръ, не дѣлая лишнихъ галсовъ.

153. Взять рифы.

Если шлюпку, идущую подъ парусами, вѣтромъ сильно кренитъ и заливаетъ, то слѣдуетъ уменьшить площадь парусовъ, подвязавъ ихъ снизу или какъ говорятъ взявъ рифы.

На фокѣ (обыкновенномъ и разрѣзномъ) и на гротѣ, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ нижней шкаторины и вдоль ее, нашиваются одинъ надъ другимъ два ряда короткихъ штертиковъ — **рифъ сезней**.

На косомъ кливерѣ дѣлается одинъ рядъ.

Противъ каждаго ряда рифъ сезней, въ ликъ тросъ передней и задней шкаторинъ парусовъ задраиваются кренгельсы, въ которые закладываются шкоты и галсы, когда взяты соотвѣтственные рифы паруса.

Чтобы взять рифы шлюпка спускаетъ одинъ изъ парусовъ и беретъ на немъ указанное число рифовъ, продолжая идти прежнимъ курсомъ подъ другимъ парусомъ. Затѣмъ поднявъ зарифленный парусъ, спускаютъ второй и берутъ на немъ рифы.

Это дѣлается для того, чтобы шлюпка не теряла возможности управляться и не могла бы быть поставлена въ опасное положеніе, — **лагомъ** (бокомъ) **къ волнѣ**.

При бранiи рифовъ слѣдуетъ подбирать (не закатывать) парусъ снизу и вязать сезни непремѣнно рифовымъ узломъ для быстрой отдачи.

При разрѣзномъ фокѣ число рифовъ берется одинаковое какъ на самомъ фокѣ, такъ и на его кливерѣ (полуфокѣ).

При косомъ кливерѣ на немъ берется одинъ рифъ, только тогда, когда на фокѣ и гротѣ взято уже два рифа.

Когда рифы взяты, шкоты и галсы перенесены въ соотвѣтствующiе кренгельсы, выбираютъ фалъ уже не до мѣста, а на столько, чтобы галсовый уголъ паруса былъ на высотѣ планширя.

Если взято два рифа и приказано отдать второй рифъ, это значитъ надо отдать одинъ рифъ и остаться подъ однимъ рифомъ.

Въ виду этого, если приказано сразу взять два рифа, то слѣдуетъ сперва взять одинъ рифъ, завязавъ рифъ—сезни и затѣмъ далѣе, подобравъ парусъ, взять второй, тогда, отдавъ сезни второго рифа, мы сразу будемъ имѣть парусъ зарифленный на одинъ рифъ.

Если при двухъ рифахъ приказано отдать первый рифъ —это значитъ отдать оба рифа и вступить подъ полные паруса.

Вообще слѣдуетъ помнить, что въ свѣжую погоду, когда шлюпку сильно кренитъ, лучше брать рифы, чѣмъ нести полные паруса, такъ какъ шлюпка съ полными парусами, чтобы ее не кренило, должна будетъ держать круче, чѣмъ шлюпка съ разрифленными парусами, а слѣдовательно будетъ имѣть меньшiй ходъ и большой дрейфъ.

154. Исправленiе на ходу нѣкоторыхъ поврежденiй вооруженiя парусной шлюпки.

На нѣкоторыхъ мелкихъ шлюпкахъ иногда мачты дѣлаются безъ вантъ и при засвѣжевшемъ вѣтрѣ мачту можно укрѣпить, взявъ фалъ къ навѣтренному борту и закрѣпивъ его тамъ.

Чтобы удифферентовать шлюпку, придется гребцовъ и, если надо, то и грузы передвинуть ближе къ кормѣ.

Если носъ шлюпки уваливается подъ вѣтеръ, значитъ, что загружена корма и легкій носъ передними парусами гонится подъ вѣтеръ, и чтобы шлюпку держать на курсѣ, придется нести руля подъ вѣтромъ и отъ этого можетъ не выйти поворотъ оверштагъ.

Чтобы удифферентовать шлюпку, придется передвинуть гребцовъ и грузы къ носу.

Удифферентованная такимъ образомъ шлюпка, хорошо управляется на курсахъ бейдевиндъ, галфвиндъ и крутой бакштагъ; когда же вѣтеръ подходитъ къ кормѣ, то шлюпка, вслѣдствіе того, что вся сила вѣтра направлена съ кормы, начнетъ зарываться носомъ, а корму будетъ закидывать, то въ одну, то въ другую сторону и шлюпка будетъ рыскать.

Чтобы уменьшить рыскливость, при курсѣ фордевиндъ, слѣдуетъ гребцовъ и грузы передвинуть сильно въ корму, чтобы ее загрузить и сдѣлать носъ легкимъ.

Тогда легкій носъ начнетъ не такъ зарываться, тяжелую корму вѣтру будетъ труднѣе закинуть, а кромѣ того глубоко сидящій руль будетъ лучше дѣйствовать и шлюпкой легче можно править.

Если въ свѣжую погоду шлюпка не смотря на принятыя мѣры продолжаетъ рыскать, то слѣдуетъ вытравить съ кормы фалинь или дректовъ, привязавъ къ нему люкъ, рыбу и т. п.; такое приспособленіе замѣнитъ тралъ, описанный въ ст. 146 и будетъ хорошо удерживать корму.

156. Назначеніе различныхъ парусовъ шлюпки.

Паруса на шлюпкѣ, въ зависимости отъ свего расположенія, имѣютъ особое назначеніе и для того, чтобы хорошо управляться шлюпкой подъ парусами, надо твердо знать, что стремится сдѣлать со шлюпкой каждый изъ парусовъ.

На шлюпкахъ ктиверъ и фокъ зовутся передними парусами, а гротъ и бизань—задними парусами.

Если шлюпка на курсѣ бейдевиндъ, имѣя шкоты всѣхъ парусовъ ровно стянутыми и руль прямо, вдругъ ослабитъ или раздернетъ шкоты заднихъ парусовъ, то передніе паруса, стянутые по прежнему туго и хорошо наполненные вѣтромъ увалятъ носъ шлюпки подъ вѣтеръ, а корма пойдетъ на вѣтеръ.

Если мы въ томъ же случаѣ раздернемъ шкоты переднихъ парусовъ, оставаясь подъ туго стянутыми задними парусами, то вѣтеръ будетъ уваливать корму и носъ пойдетъ на вѣтеръ.

Такимъ образомъ передніе паруса уваливаютъ подъ вѣтеръ носъ, а задніе — корму.

Когда шкоты всѣхъ парусовъ выбраны одинаково и шлюпка хорошо удифферентована, она прекрасно держится на курсѣ.

Чтобы спуститься, шлюпкѣ слѣдуетъ травить шкоты заднихъ парусовъ и руль класть на вѣтеръ.

Чтобы подняться или привести, травятъ шкоты переднихъ парусовъ, стягиваютъ если можно шкоты заднихъ и кладутъ руля подъ вѣтеръ.

Придя на желаемый курсъ выравниваютъ шкоты и правятъ въ зависимости отъ вѣтра.

157. На шлюпкѣ подъ парусами править бейдевиндъ.

Поставивъ паруса и приведя шлюпку въ бейдевиндъ, надо стянуть одинаково туго шкоты всѣхъ парусовъ, но непремѣнно сообразуясь съ силой вѣтра.

Надо помнить, что слишкомъ тугіе шкоты и паруса выдраенные въ доску не прибавляютъ нисколько хода, а увеличиваютъ дрейфъ.

Чтобы узнать одинаково-ли туго выбраны шкоты всѣхъ парусовъ, слѣдуетъ шлюпку немного привести къ вѣтру и посмотрѣть одновременно-ли у всѣхъ парусовъ заигрываютъ переднія шкаторины и если да, то это значитъ что всѣ паруса поставлены одинаково, если же одинъ парусъ запо-

ласкиваетъ, а другіе даже не заигрываютъ,—значитъ шкоты стянуты не ровно.

Въ ровный вѣтеръ безъ волны слѣдуетъ править въ бейдевиндъ такъ, чтобы у парусовъ слегка заигрывали переднія шкаторины.

Въ свѣжій вѣтеръ и на волнѣ слѣдуетъ править полнѣе, чтобы имѣть лучшій ходъ и меньшій дрейфъ.

Въ свѣжій шквалистый вѣтеръ слѣдуетъ править также, какъ и въ обыкновенный свѣжій вѣтеръ, но когда находятъ шквалы, то приводить на столько, чтобы шлюпка не теряла-бы вовсе хода и чтобы паруса не полоскали.

Если шлюпка правитъ бейдевиндъ и ей надо спуститься до фордевинда, то командуютъ и поступаютъ такъ: „**гика-шкотъ травить**“ и быстро кладутъ руль на навѣтренный бортъ, тогда вѣтеръ дѣйствуя всею силой на передніе паруса увалитъ носъ шлюпки подъ вѣтеръ, а руль положенный сразу на бортъ заставитъ шлюпку быстро спускаться, описывая небольшую циркуляцію.

Когда шлюпка спустится до бакштага, надо потравливать передніе шкоты, чтобы паруса стояли хорошо и сильнѣе гнали носъ шлюпки подъ вѣтеръ, для чего командуютъ: „**кливеръ и фока-шкоты травить.**“

Когда шлюпка подойдетъ къ курсу, отводятъ руль и равняютъ шкоты парусовъ по вѣтру.

Если спускаясь, желаютъ шлюпку сразу задержать и не дать ей катиться подъ вѣтеръ, то кладутъ руля подъ вѣтеръ, стягиваютъ гротъ и раздергиваютъ передніе паруса командуя: „**гика-шкотъ стянуть, кливеръ и фока-шкоты раздернуть.**“

Спускаясь въ свѣжій вѣтеръ, надо внимательно слѣдить за шкотами и даже травить фока-шкоты вмѣстѣ съ гика-шкотомъ, т. е. спускаться лучше подъ однимъ кливеромъ, т. к. шлюпка дойдя до галфвинда со всѣми стянутыми шкотами можетъ опрокинуться.

158. На шлюпкѣ подъ парусами править галфвиндъ.

Въ средній вѣтеръ шлюпка идущая въ галфвиндъ, должна имѣть шкоты немного слабѣе чѣмъ въ бейдевиндъ, такъ какъ особенно при галфвиндѣ туго выдраенные паруса кренятъ шлюпку и увеличиваютъ дрейфъ.

Въ свѣжій вѣтеръ галфвинда слѣдуетъ избѣгать, правя или полнымъ бейдвиндомъ или крутымъ бакштагомъ.

Отъ галфвинда до фордевинда спускаются также какъ отъ бейдевинда, а чтобы подняться или привести, надо, стянувъ втугую задніе паруса, положить немного руля на вѣтеръ.

159. На шлюпкѣ подъ парусами править бакштагъ.

Идя въ бакштагъ, слѣдуетъ имѣть шкоты парусовъ стравленными на столько, чтобы паруса были хорошо наполнены вѣтромъ.

Курсъ бакштагъ очень удобенъ въ свѣжій вѣтеръ, такъ какъ шлюпку мало кренитъ и она почти не имѣетъ дрейфа.

Въ очень свѣжій вѣтеръ можно убирать задніе паруса, оставаясь подъ передними.

Идя полнымъ бакштагомъ, надо внимательно править, такъ какъ рыскнувъ легко спуститься до фордевинда и даже перекинуть паруса на другой галсъ, отчего шлюпка можетъ перевернуться.

Если шлюпкѣ, идущей бакштагъ, надо привести до бейдевинда, то командуютъ такъ:

„Гика-шкотъ стянуть, кливеръ и фока-шкоты травить“ и быстро кладутъ руль подъ вѣтеръ на бортъ, отъ этого шлюпка быстро покатится носомъ къ вѣтру, такъ какъ стянутые задніе паруса будутъ уваливать корму подъ вѣтеръ, а руль, положенный сразу на бортъ, заставитъ шлюпку круто поворачивать. Когда шлюпка подойдетъ къ галфвинду, отвести немного руля, а когда подойдетъ къ

линіи бейдевинда, и стоячія шкаторины парусовъ заиграють, командуютъ:

„Фока-шкотъ стянуть“ и потомъ—„кливеръ-шкотъ стянуть“, а рулемъ одерживаютъ шлюпку и приводятъ на курсъ.

Если шлюпкѣ, идущей бакштагъ, надо подняться немного, то руля кладутъ немного и передніе шкоты травятъ меньше.

Въ случаяхъ, кода требуется сразу и возможно быстрѣе привести къ вѣтру поступаютъ такъ:

„Кливеръ и фока-шкотъ раздернуть.—Гротъ на вѣтеръ“ и руля кладутъ подъ вѣтеръ на бортъ.

При выносѣ грота на вѣтеръ надо смотрѣть, чтобы гикъ не заносили слишкомъ впередъ (не далѣе навѣтреннаго угла погона), такъ какъ иначе гротъ будетъ не закидывать корму, а только тормозить ходъ и уменьшать поворотливость.

Если приходится приводить въ свѣжій вѣтеръ, то надо выбрать время, когда пройдутъ большія волны, иначе съ навѣтра въ шлюпку можетъ вкатиться волна.

160. На шлюпкѣ подъ парусами править фордевиндъ.

Когда шлюпка идетъ на фордевиндъ или полнымъ вѣтромъ, надо имѣть шкоты парусовъ стравленными на столько, чтобы заднія шкаторины парусовъ слегка заигрывали.

Чтобы паруса не закрывали одинъ другого, при курсѣ фордевиндъ, фокъ можно выносить на крюкѣ или на веслѣ упертомъ въ шкотовый уголъ паруса на другой бортъ, противоположный тому, куда заваленъ гикъ задняго паруса.

Такое положеніе парусовъ называется **бабочкой**.

На шлюпкахъ имѣющихъ одинъ разрѣзной фокъ, фокъ выносится на одинъ бортъ, какъ сказано выше, а у кливера шкоты прихватываются къ мачтѣ, галсъ отдается и парусъ на крюкѣ упертомъ въ галсовый уголъ выносится на другой бортъ.

На волнѣ гикъ и весло вынесенныхъ парусовъ слѣдуетъ прихватить оттяжками за вантину, чтобы парусъ случайно не могло бы перекинуть на другой галсъ.

Въ свѣжій вѣтеръ идя на фордевиндъ, надо очень внимательно править рулемъ т. к. шлюпка рыщетъ и перекинувшійся гротъ легко можетъ опрокинуть шлюпку. (См. ст. 155).

Вообще когда свѣжо, полезно имѣть грота-фалъ готовый къ отдачѣ, чтобы сразу спустить гротъ, какъ только шлюпка рыскнетъ до того, что гротъ заполощетъ.

Въ очень свѣжій вѣтеръ, если позволяетъ мѣсто, лучше никогда не ходить на фордевиндъ, а идти полнымъ бакштагомъ то того, то другого галса.

Шлюпка въ бакштагъ будетъ идти быстрѣе и меньше опасности что перекинетъ гротъ.

161. Поворотъ оверштагъ на шлюпкѣ подъ парусами, управляя рулемъ.

Переходъ съ одного галса на другой носомъ черезъ вѣтеръ, называется поворотомъ оверштагъ.

Чтобы поворотить оверштагъ, шлюпка сперва приводитъ до линіи вѣтра и затѣмъ перейдя ее носомъ, спускается на новый галсъ.

Главное условіе для удачнаго поворота оверштагъ, это имѣть хорошій передній ходъ, поэтому раньше чѣмъ начать поворотъ, если шлюпка шла круто (имѣла малый ходъ), надо приспуститься, забрать ходъ и затѣмъ командовать и поступать такъ: **„поворотъ оверъ-штагъ“**.

По этой командѣ люди, сидящіе на шкотахъ, очищаютъ и изготовляютъ ихъ. Далѣе:

„Гика-шкотъ стянуть“ и понемногу кладутъ руля подъвѣтеръ.

Шлюпка быстро покатится къ вѣтру, потомъ паруса заполощутъ и начнутъ надуваться въ обратную сторону.

Какъ только кливеръ заберетъ, т. е. надуется въ обратную сторону, то можно считать, что поворотъ выйдетъ и тогда командуютъ:

„Фока и гика-шкотъ раздернуть,“ кливеръ же остается на старомъ галсѣ и когда шлюпка имъ увалится на новый галсъ на столько, что паруса могутъ стоять, командуютъ:

„Шкоты на правую“ (или на лѣвую) въ зависимости отъ галса, послѣ чего шлюпку приводятъ на новый курсъ и равняютъ шкоты.

Въ свѣжій вѣтеръ, для удачнаго поворота иногда приходится выносить гротъ на вѣтеръ, а кливеръ раздергивать, когда-же шлюпка дойдетъ до линіи вѣтра раздернуть фокъ и гротъ и кливеръ вынести на вѣтеръ.

Когда кливеръ забралъ, дальше поступаютъ такъ же, какъ и раньше.

Для уваливанія носа шлюпки непремѣнно надо пользоваться только кливеромъ, т. к., если оставить фока-шкотъ стянутымъ втугую послѣ перехода линіи вѣтра, то шлюпка получитъ большой кренъ и дрейфъ, а въ свѣжій вѣтеръ, шлюпка даже можетъ черпнуть.

Гика-шкотъ надо раздергивать одновременно съ фока-шкотомъ, чтобы задній парусъ наполнившись вѣтромъ на новомъ галсѣ не мѣшалъ шлюпкѣ спускаться.

При поворотѣ оверштагъ править рулемъ надо осторожно, т. к. руль сразу положенный на бортъ задерживаетъ ходъ шлюпки и поворотъ можетъ не выйти.

Руль кладутъ понемногу и доводятъ до положенія «на бортъ», лишь тогда, когда шлюпка подойдетъ къ линіи вѣтра.

Перейдя линію вѣтра, руля отводятъ, чтобы шлюпка не слишкомъ спускалась на новомъ галсѣ.

Съ командой «шкоты на лѣвую» (на правую) руль ставятъ прямо и равняютъ шкоты.

Управляя рулемъ, надо зорко слѣдить какой ходъ имѣетъ шлюпка, и, если она остановилась, ставить руль прямо, а если забрала заднiй ходъ, то править рулемъ въ обратную.

Въ свѣжiй вѣтеръ съ волной для поворота надо выбрать время между волнами, или когда волны поменьше, т. к., если начать поворотъ при подходѣ большой волны, то она легко собьетъ носъ шлюпки на старый галсъ и поворотъ не удастся.

Въ очень свѣжую погоду, при зарифленныхъ парусахъ, когда можно предполагать, что поворотъ оверштагъ не выйдетъ, слѣдуетъ съ подвѣтра выкинуть 2 баковыхъ весла.

Если поворотъ оверштагъ не удался и шлюпку уваливаетъ на старый галсъ, то надо раздернуть гика-шкотъ, прихватить кливеръ къ мачтѣ и поставить руль прямо, чтобы шлюпку скорѣе увалило на старый галсъ.

Когда шлюпка дойдетъ до бейдевинда, стянуть, какъ всегда, шкоты, править такъ чтобы забрать больше ходу и снова поворачивать оверштагъ.

Если шлюпка, поворачивая оверштагъ, дошла до вѣтра, забрала заднiй ходъ и ее дрейфуютъ прямо подъ вѣтеръ, не уваливая ни на старый ни на новый галсъ, то слѣдуетъ, какъ только замѣтятъ, что имѣется заднiй ходъ, сейчасъ же класть руля на тотъ бортъ, въ сторону котораго шлюпка должна повернуть.

Гика и фока шкоты отдать, кливеръ вынести на вѣтеръ.

Людей пересадить въ корму.

Тогда отъ пересадки людей и отъ дѣйствiя руля корма пойдетъ на вѣтеръ, а носъ легко увалится кливеромъ подъ вѣтеръ на нужный галсъ.

Когда шлюпка такимъ образомъ ляжетъ на нужный галсъ, людей посылаютъ по мѣстамъ и кончаютъ поворотъ, какъ обыкновенно.

162. Поворотъ черезъ фордевиндъ на шлюпкѣ подъ парусами управляя рулемъ.

Переходъ съ одного галса на другой по вѣтру (кормой черезъ вѣтеръ)—называется поворотомъ черезъ фордевиндъ.

Чтобы поворотить черезъ фордевиндъ, шлюпка спускается до фордевинда, затѣмъ переходитъ кормой линію вѣтра и переноситъ паруса на другой галсъ.

Въ ровный вѣтеръ безъ волны, поворачивая черезъ фордевиндъ, командуютъ и поступаютъ такъ:

„Поворотъ черезъ фордевиндъ"; по этой командѣ люди, сидящіе на шкотахъ и гитовыхъ, приготовляются. Далѣе: **„гика-шкотъ травить"** и сразу кладутъ руля на вѣтеръ на бортъ, отчего шлюпка быстро покатится подъ вѣтеръ. Подходя къ галфвинду, начинаютъ травить шкоты переднихъ парусовъ, командуя:—**„кливеръ и фока-шкоты травить."**

Шкоты этихъ парусовъ травятся по мѣрѣ надобности, а когда шлюпка подойдетъ къ линіи фордевинда, командуютъ: **„гротъ на гитовы."**

Когда шлюпка отъ дѣйствія руля перейдетъ на другой галсъ, командуютъ **„кливеръ и фока-шкоты на правую (на лѣвую)—гротъ садить."**

По этимъ командамъ паруса переносятъ на новый галсъ, **стягивая гика-шкотъ**, и, имѣя руль по прежнему на борту, шлюпка быстро покатится къ вѣтру, при чемъ подвѣтренные шкоты кливера и фока понемногу обтягиваютъ, чтобы паруса не трепало; когда шлюпка подойдетъ къ желаемому курсу, отводятъ руля и правятъ по парусамъ.

Въ свѣжій вѣтеръ съ волной, начиная поворотъ черезъ фордевиндъ, гротъ или берутъ сразу на гитовы, или вовсе убираютъ. Если гротъ убранъ, гикъ заваливаютъ на новый галсъ и когда шлюпка, перейдя линію фордевинда, заберетъ передними парусами на новомъ галсѣ, садятъ или ставятъ гротъ и быстро приводятъ къ вѣтру, если за кормой не видно большихъ валовъ.

Если же въ это время идутъ валы, то надо выждать ихъ прохода, идя на фордевиндъ, послѣ чего сразу приводить, стягивая гротъ и раздергивая переднiе паруса.

Если шлюпка начнетъ приходить, не выждавъ прохода валовъ, то ее легко можетъ залить.

Когда вѣтеръ на столько свѣжъ, что можно опасаться, что шлюпку опрокинетъ при переносѣ парусовъ, то лучше сдѣлать поворотъ оверштагъ, выкинувъ съ подвѣтра два баковыхъ весла въ помощь рулю.

163. Лечь въ дрейфъ и сняться съ дрейфа.

Лечь въ дрейфъ, это значитъ расположить такъ паруса, чтобы шлюпка почти не имѣла хода и держалась бы на мѣстѣ.

На двухмачтовой шлюпкѣ съ косымъ кливеромъ, чтобы лечь въ дрейфъ, приводятъ шлюпку въ крутой бейдевиндъ, бросаютъ руль, выносятъ кливеръ на вѣтеръ, фокъ спускаютъ, а гротъ остается подъ вѣтромъ.

Имѣя на шлюпкѣ вмѣсто косого кливера разрѣзной фокъ, кливеръ-шкотъ вытягиваютъ на вѣтеръ, а шкотовый уголъ фока прихватываютъ къ мачтѣ, гротъ остается подъ вѣтромъ.

На одномачтовой шлюпкѣ, кливеръ берутъ на вѣтеръ, а фокъ (или гротъ) подъ вѣтеръ.

Отъ такого расположенiя парусовъ шлюпку начнетъ кливеромъ уваливать подъ вѣтеръ до тѣхъ поръ, пока не наполнится заднiй парусъ, который пересилитъ кливеръ и погонитъ шлюпку къ вѣтру до тѣхъ поръ, пока снова самъ не выйдетъ изъ вѣтра и не будетъ вновь пересиленъ кливеромъ.

Такимъ образомъ шлюпка, то спускаясь, то приводя, будетъ оставаться почти на мѣстѣ, слегка сдаваясь подъ вѣтеръ.

Руль во все время лежанiя въ дрейфѣ долженъ быть оставленъ свободнымъ, а румпель вынутъ.

Чтобы сняться съ дрейфа, вставляютъ румпель, переносятъ кливеръ подъ вѣтеръ, ставятъ фокъ, травятъ гика-шкотъ и ложатся на курсъ.

164. Управленіе парусной шлюпкой въ шквалѣ.

Если шлюпку, идущую бейдевиндъ или галфвиндъ, настигнетъ шквалъ, то надо приводить, если же шквалъ очень сильный, то спускаютъ паруса.

Приводить надо настолько, чтобы паруса заполоскали, но нельзя выходить изъ вѣтра и терять ходъ, такъ какъ иначе ей угрожаетъ опасность перевернуться, когда шлюпка начнетъ спускаться безъ хода.

Если шлюпку сильно накренило и она не идетъ къ вѣтру, тогда нужно сразу отдать шкоты и фалы переднихъ парусовъ, положить руль подъ вѣтеръ и стараться привести.

Идя бакштагъ, шлюпка, застигнутая шкваломъ должна спускаться, такъ какъ иначе, ей придется переходить линію галфвинда, что очень опасно при шквалѣ, такъ какъ шлюпка будетъ находиться поперекъ волны и вѣтра, и ее легко можетъ опрокинуть.

Спускаться надо до полнаго бакштага, чтобы только не обезвѣтрились передніе паруса.

Если шквалъ всетаки сильно кренитъ шлюпку, травить шкоты и можно убрать задній парусъ.

Идя на фордевиндъ съ попутными шквалами полезно убирать задній парусъ, чтобы уменьшить рыскливость (см. ст. 155).

Если шквалъ нашелъ съ подвѣтра, надулъ паруса въ обратную сторону и сильно накренилъ шлюпку, слѣдуетъ раздернуть шкоты всѣхъ парусовъ кромѣ кливера, поставить руль прямо и ждать, когда шлюпка подъ дѣйствіемъ кливера, забравъ задній ходъ, увалится носомъ подъ вѣтеръ на столько, что паруса могутъ стоять; тогда вытягиваютъ шкоты сперва заднихъ, а потомъ переднихъ парусовъ на новый галсъ и правятъ рулемъ.

165. Штормовое вооруженіе.

На нѣкоторыхъ шлюпкахъ для переходовъ въ свѣжій вѣтеръ ставится штормовое вооруженіе, состоящее изъ одной

фокъ мачты, которую ставятъ въ спеціально сдѣланный степсъ и наметку у средней банки.

Кливеръ закладывается галсовымъ угломъ или на форштевнѣ или на бортахъ шлюпки, а фокъ растягивается шкотами къ кормѣ.

При такомъ вооруженіи шлюпку мало кренитъ, и она можетъ ходить подъ парусами даже въ очень свѣжій вѣтеръ.

166. Управленіе шлюпкой въ свѣжій вѣтеръ.

Въ свѣжій вѣтеръ, какъ рулевой, такъ и люди, сидящіе на шкотахъ и гитовахъ, должны быть очень внимательны, такъ какъ отъ оплошности того или другого, шлюпка можетъ опрокинуться.

Поэтому никогда не слѣдуетъ передерживать парусовъ и лучше взять лишній рифъ, чѣмъ опоздать зарифиться.

Шлюпка, имѣя слишкомъ много парусовъ, будетъ тяжело всходить на волну, сильно крениться и при малѣйшей ошибкѣ рулевого — перевернется.

Шкоты въ свѣжій вѣтеръ можно имѣть обнесенными петлей вокругъ банки, но не завернутыми, такъ какъ иначе ихъ въ нужную минуту вдругъ не отдашь и будетъ плохо.

Если придется брать на гитовы гротъ, то надо ставить людей на подвѣтренный гитовъ больше, чтобы быстрѣе подбирать паруса.

Если въ свѣжій вѣтеръ ослабли подвѣтренные ванты, то можно обтянуть, но пе надо выдраивать втугую; затѣмъ, повернувъ на другой галсъ, обтягиваютъ также ванты противоположнаго борта.

Для увеличенія остойчивости шлюпки, а значитъ для уменьшенія крена, кромѣ рифовъ, слѣдуетъ при засвѣжевшемъ вѣтрѣ наливать анкерки водой, или, какъ говорятъ, принять водяной баластъ.

Наливая анкерки, слѣдуетъ помнить, что ведро соленой воды вѣситъ около пуда.

Если на шлюпкѣ оказалось недостаточно водяного баласта и не откуда взять еще анкерковъ, то можно брать съ судна чугунный или каменный оплетенный баластъ.

167. Изготовить парусную шлюпку для управленія ею безъ руля.

Когда паруса поставлены правильно и хорошо, шлюпку приводятъ въ бейдевиндъ и бросаютъ руль.

Если носъ начнетъ идти къ вѣтру, это значитъ, что корма легкая и ее уваливаетъ подъ вѣтеръ. Тогда, пересадивъ нѣсколько человѣкъ въ корму, приводятъ вновь въ бейдевиндъ.

Если носъ шлюпки начнетъ уваливать подъ вѣтеръ, это значитъ, что корма сильно загружена, а носъ легокъ и надо пересадить людей впередъ.

Пересаживая такимъ образомъ людей, можно добиться, что шлюпка сама пойдетъ въ бейдевиндъ и тогда, приказавъ гребцамъ запомнить мѣста, снимаютъ руль.

168. Спуститься и подняться безъ руля.

Чтобы спуститься безъ руля, надо травить шкоты заднихъ парусовъ и пересаживать людей въ корму.

Отъ пересадки людей въ корму, носъ станетъ легче, и стянутые переднія паруса, его легко увалятъ подъ вѣтеръ.

Когда спустились достаточно, сажаютъ людей по мѣстамъ, немного стягиваютъ шкоты заднихъ парусовъ и потравливаютъ переднія.

Чтобы привести безъ руля, травятъ шкоты переднихъ парусовъ, стягиваютъ заднія и пересаживаютъ людей въ носъ.

Легкая корма покатится подъ вѣтеръ, а носъ, не задерживаемый передними парусами, пойдетъ къ вѣтру.

Когда шлюпка приведетъ достаточно, людей сажаютъ по мѣстамъ и управляются шкотами.

Дойдя до курса равняютъ шкоты и командуютъ: „**по мѣстамъ**“.

Обыкновенно поворотъ черезъ фордевиндъ занимаетъ много мѣста благодаря тому, что шлюпка спустившись до полнаго бакштага остается лежать на немъ или чрезвычайно медленно подходитъ къ фордевинду.

Въ этомъ случаѣ кренъ даетъ огромную помощь.

Если-же шлюпка ляжетъ въ бакштагъ и не спускается не смотря ни на что, то отдавъ гротъ-вантину съ той стороны куда будетъ заваленъ гикъ на новомъ галсѣ, садить гротъ возможно впередъ.

Когда гротъ поставленъ и шлюпка перейдетъ линію вѣтра, стягиваютъ гика—шкотъ и заводятъ вантину.

171. Отвалить на шлюпкѣ подъ парусами отъ борта, выстрѣла и бакштова.

Шлюпка, которая должна **отвалить отъ борта** подъ парусами, ставитъ рангоутъ, разбираетъ паруса, шкоты и фалы и принимаетъ съ судна конецъ, который проводятъ снаружи вантъ вдоль борта, обращеннаго къ судну и держатъ на рукахъ у загребной банки, на бакѣ вокругъ конца обносится серьгой носовой фалинь, которымъ и придерживается носъ шлюпки.

Лишняя часть конца на шлюпкѣ должна быть скружена въ бухту и лежать на банкѣ, чтобы при отваливаніи конецъ можно было бы сразу чисто отдать, выбросивъ за бортъ.

Въ тихій вѣтеръ, по командѣ подымаютъ паруса и выносятъ кливеръ на бортъ шлюпки, обращенный къ судну.

По командѣ «отваливай» на бакѣ отдаютъ фалинь и сильно отталкиваютъ носъ шлюпки крюками, загребные выбираютъ въ кормѣ конецъ и даютъ шлюпкѣ ходъ, рулевой отводитъ рулемъ носъ шлюпки отъ корабля.

Когда кливеръ заберегъ, бросаютъ конецъ, и когда шлюпка увалится подъ вѣтеръ, переносятъ кливеръ на подвѣтренный бортъ и равняютъ шкоты.

Въ свѣжій вѣтеръ, паруса ставятъ у борта не всѣ, а только косой кливеръ, а гдѣ его нѣтъ, то разрѣзной фокъ и такъ отваливаютъ отъ борта, отойдя и приведя къ вѣтру, ставятъ задніе паруса и ложатся на курсъ.

Чтобы **отвалить на шлюпкѣ подъ парусами со шкентеля,** ставятъ рангоутъ и обносятъ конецъ также.

Выждавъ время, когда носъ шлюпки покатится отъ борта подымаютъ передніе паруса и отдаютъ носовой фалинь, а на кормѣ задерживаютъ конецъ, пока носъ шлюпки не увалится достаточно подъ вѣтеръ.

Какъ только шлюпка дойдетъ до линіи бейдевинда, отдаютъ конецъ, ставятъ паруса и ложатся на курсъ.

Отваливать съ бакштова надо совершенно также, какъ и со шкентеля, но съ бакштова можно отвалить на любой галсъ, для чего надо обнести соотвѣтственно по борту шлюпки бакштовъ.

Если шлюпка хочетъ отвалить лѣвымъ галсомъ, бакштовъ обносится по лѣвому борту и если правымъ галсомъ, то по правому борту.

172. На шлюпкѣ подъ парусами пристать къ трапу корабля.

Если корабль стоитъ по вѣтру, то шлюпки должны приставать къ трапу въ бейдевиндъ, почему и слѣдуетъ лавировать такъ, чтобы послѣдній курсъ, ведущій къ трапу былъ полный бейдевиндъ.

Подходя къ трапу надо привести въ крутой бейдевиндъ, а у самаго трапа обезвѣтривъ паруса, гротомъ и рулемъ подводятъ корму шлюпки къ трапу, а на бакѣ принимаютъ конецъ.

Въ тихую погоду на малой шлюпкѣ надо править на самый трапъ, а чѣмъ шлюнка больше или вѣтеръ свѣжѣе тѣмъ ниже трапа, чтобы шлюпка не проскочила его.

Въ тихій вѣтеръ шлюпки могутъ приставать къ трапу не спуская парусовъ, а въ свѣжій —саженъ за 50 слѣдуетъ командовать: „**на кливеръ и фока фалахъ**“, а за нѣсколько саженъ до трапа „**кливеръ и фокъ долой**“, по этой командѣ спускаютъ означенные паруса и вдвигаютъ бушпритъ, а подъ гротомъ шлюпка пристаетъ къ трапу.

Приставъ къ трапу или убираютъ гротъ или берутъ его на гитовы.

На плохоповоротныхъ шлюпкахъ, какъ напримѣръ на вельботахъ, надо приставать къ трапу правя самый крутой бейдевиндъ, такъ какъ иначе легко можно ударить въ трапъ.

Если корабль стоитъ по вѣтру и по теченію, то, приставая къ трапу, надо прикидывать въ запасъ на теченіе и потому править выше.

Если же корабль стоитъ не по вѣтру, то приставать надо съ подвѣтренной стороны.

Если корабль стоитъ кормой къ вѣтру, то шлюпки должны приставать носомъ къ кормѣ судна.

173. На шлюпкѣ подъ парусами пристать на выстрѣлъ или бакштовъ.

Чтобы пристать подъ парусами на выстрѣлъ, или бакштовъ, надо подходить полнымъ бейдевиндомъ, правя саженъ 10—15 ниже кормы или нока выстрѣла, подойдя къ створу мачтъ или противъ нока выстрѣла, шлюпку сразу приводятъ въ крутой бейдевиндъ или противъ вѣтра (въ зависимости отъ хода шлюпки) и разгономъ доходятъ до выстрѣла или бакштова.

174. На шлюпкѣ подъ парусами пристать къ пристани.

Парусныя шлюпки должны приставать къ пристанямъ всегда съ подвѣтренной стороны, готовя на бакѣ и съ кормы фалиня для подачи на пристань и крюки, чтобы задержаться.

Приставая съ попутнымъ вѣтромъ, надо заранѣе уменьшить парусовъ, спустивъ фокъ, а иногда и гротъ и подходить подъ однимъ кливеромъ.

Съ кормы должны быть готовы задержать шлюпку.

175. На шлюпкѣ подъ парусами рѣзать носъ или корму стоящаго на якорѣ судна.

Проходить на шлюпкѣ подъ парусами вплотную мимо кормы или носа судна, бочки, вѣхи и т. п. — называется **рѣзать** корму, носъ, вѣху и т. п.

Рѣзать можно оставляя предметы на вѣтрѣ или подъ вѣтромъ.

Конечно, срѣзать например корму корабля оставляя ее на вѣтрѣ у себя нѣтъ большой трудности, т. к. вѣтеръ будетъ сносить шлюпку отъ корабля и рулевому выйдя на вѣтеръ придется править немного выше кормы съ расчетомъ спуститься еще у самой кормы и хорошо обрѣзать.

Въ случаѣ плохого расчета шлюпка пройдетъ далеко за кормой, а если она держала слишкомъ высоко, всегда есть время спуститься.

Обрѣзая корму судна надо помнить, что когда носъ шлюпки будетъ закрытъ корпусомъ корабля, то передніе паруса обезвѣтрятся и затѣмъ, когда шлюпка пройдетъ немного впередъ вдругъ наполнится вѣтромъ и сразу сильно увалятъ носъ шлюпки, для того, чтобы этого не случилось, подходя къ кормѣ судна надо травить или даже раздергивать кливеръ-шкотъ и ослаблять фока-шкотъ и выбирать ихъ втугую лишь тогда, когда начнетъ работать гротъ.

Рѣзать носъ и корму судовъ, стоящихъ на якорѣ можно только по солнцу, т. е. обрѣзая носъ съ лѣваго борта на правый, а корму съ праваго борта на лѣвый.

Рѣзать носъ корабля или другой предметъ, оставляя его подъ вѣтромъ гораздо труднѣе, т. к. теперь вѣтеръ будетъ

наносить шлюпку на опасность и рулевому надо заранѣе знать пройдетъ благополучно или нѣтъ шлюпка.

Для этого надо посмотрѣть на носъ корабля или предметъ который рѣжутъ и замѣтить по берегу, куда относительно берега онъ уходитъ.

Если предметъ уходитъ на вѣтеръ шлюпка не пройдетъ и тогда не надо стараться во что бы то ни стало на этомъ галсѣ срѣзать.

Лучше сдѣлать поворотъ и лишній галсъ, чѣмъ сѣсть на таранъ корабля или снести вѣшку.

176. Правила предупрежденія столкновеній для шлюпокъ.

Шлюпки исполняютъ всѣ правила, что и корабли, но шлюпка, какъ легко управляемое судно, не должна мѣшать большимъ судамъ.

Паровая шлюпка уступаетъ дорогу гребной и парусной.

Гребная шлюпка уступаетъ дорогу парусной.

Изъ двухъ парусныхъ шлюпокъ, идущихъ одинаковымъ курсомъ относительно вѣтра, напримѣръ обѣ идутъ бейдевиндъ или бакштагъ, **уступаетъ дорогу шлюпка идущая лѣвымъ галсомъ.**

Шлюпка, идущая болѣе полнымъ вѣтромъ, уступаетъ дорогу шлюпкѣ, идущей въ бейдевиндъ независимо отъ галса. Напримѣръ одна шлюпка идетъ бейдевиндъ лѣваго галса, а другая бакштагъ праваго галса. Вторая шлюпка должна уступить дорогу первой.

Изъ двухъ шлюпокъ, идущихъ однимъ курсомъ и галсомъ, шлюпка, идущая на вѣтрѣ, уступаетъ дорогу подвѣтренной.

Шлюпка, идущая на фордевиндъ, уступаетъ дорогу всѣмъ.

Шлюпка, обгоняющая другую, обходитъ ее дальше, но обгоняемая шлюпка не должна мѣшать обгоняющей.

Если передъ носомъ шлюпки, идущей бейдевинъ правымъ галсомъ, дѣлаетъ поворотъ другая шлюпка, шедшая лѣвымъ

галсомъ, то первая должна привести въ крутой бейдевиндъ, но не обязана обезвѣтривать парусовъ. Если произойдетъ столкновеніе—виновата шлюпка, шедшая лѣвымъ галсомъ.

Если двѣ шлюпки шли одна за другой бейдевиндъ правымъ галсомъ и передняя стала поворачивать, то задняя должна привести въ крутой бейдевиндъ и въ случаѣ столкновенія отвѣчаетъ первая шлюпка, сдѣлавшая поворотъ.

Если двѣ шлюпки шли одна за другой бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ и передняя стала поворачивать, то задняя должна привести въ крутой бейдевиндъ и тогда отвѣчаетъ за столкновеніе первая шлюпка.

Но если первая шлюпка, шедшая впереди, успѣла лечь на правый галсъ и наполнила паруса вѣтромъ, вторая должна уступить ей дорогу, какъ идущая лѣвымъ галсомъ.

Если столкновеніе неизбѣжно, то обѣ шлюпки должны круто привести, раздернувъ передніе паруса, стянувъ задніе и пославъ людей въ носъ. Отъ этого ходъ уменьшится и ударъ будетъ легче.

177. Какой грузъ можетъ быть безопасно перевезенъ на шлюпкѣ подъ парусами.

Въ ровный средній вѣтеръ безъ волны, для безопасной перевозки грузовъ на шлюпкѣ подъ парусами, изъ практики выведенъ расчетъ въ половину меньшій чѣмъ для перевозки грузовъ подъ веслами или на буксирѣ.

Такъ, для тяжелыхъ рабочихъ шлюпокъ считаютъ по 5 человѣкъ на банку, считая вѣсъ человѣка по 5 пудовъ и для легкихъ катеровъ по 2 человѣка на банку при томъ же вѣсѣ.

Примѣръ 1.—Какой грузъ можно перевести на 20-весельномъ барказѣ подъ парусами въ тихую погоду.

Банокъ 10. $10 \times 5 = 50$ человѣкъ.

$50 \times 5 = 250$. Отвѣтъ: 250 пудовъ.

178. Какъ паровыя и моторныя шлюпки слушаются руля и винта.

Всѣ винтовыя суда на большихъ ходахъ слушаются руля лучше, чѣмъ на малыхъ, а потому циркуляція шлюпки на большомъ ходѣ будетъ меньше чѣмъ на маломъ.

Руль на заднемъ ходу дѣйствуетъ хуже чѣмъ на переднемъ.

Если винтовая шлюпка стоитъ на мѣстѣ и руль положить на бортъ и дать ходъ впередъ, то струя воды, отбрасываемая винтомъ назадъ, ударяя въ руль заставитъ шлюпку сразу разворачиваться въ ту или другую сторону въ зависимости отъ руля и не смотря на то, забрала или нѣтъ шлюпка ходъ.

Отсюда понятно, что для того, **чтобы круче развернуться переднимъ ходомъ надо положить сперва руля, а потомъ давать сразу большой ходъ.**

Если винтовая шлюпка стоитъ на мѣстѣ, и дать ходъ назадъ имѣя руль прямо, то корма шлюпки, если винтъ на заднемъ ходу вращается справа на лѣво, покатится отъ дѣйствія винта влѣво (носъ вправо) и руль положенный на одинъ изъ бортовъ начнетъ дѣйствовать (и то слабо) только тогда, когда шлюпка заберетъ ходъ.

У шлюпокъ, винтъ которыхъ на заднемъ ходу вертится слѣва на право, корма откидывается вправо (носъ влѣво).

Обыкновенно на большинствѣ шлюпокъ ставятся машины, вращающія винтъ на заднемъ ходу справа на лѣво и потому корма этихъ шлюпокъ катится влѣво (носъ вправо).

Отсюда тоже понятно, что шлюпка, желающая **круче развернуться заднимъ ходомъ, должна класть руля на тотъ бортъ, куда первоначально катится носъ шлюпки отъ дѣйствія винта,** т. е. на большинствѣ шлюпокъ право на бортъ (корма катится влѣво — носъ вправо).

Если винтовая шлюпка, шедшая какимъ нибудь ходомъ впередъ, напримѣръ полнымъ, сразу застопоритъ машину и дастъ такой же полный ходъ назадъ, то она съ разгона пока

машина не остановитъ ее, проскочитъ разстояніе равное около трехъ или пяти длинъ шлюпки.

Приставая къ трапамъ и пристанямъ, а также разворачиваясь въ узкостяхъ, слѣдуетъ имѣть все это въ виду.

Все сказанное выше относится къ тихой погодѣ, а при вѣтрѣ и волнѣ качества всякой шлюпки сильно мѣняются.

179. На паровой или моторной шлюпкѣ отвалить отъ трапа.

На винтовой шлюпкѣ, стоящей у трапа, по командѣ „отваливай“, крючковой на бакѣ отдаетъ конецъ и крюкомъ отводитъ отъ борта на сколько возможно носъ шлюпки. Стоящій на рулѣ, убѣдившись, что конецъ убранъ и не можетъ намотаться на винтъ, командуетъ „малый впередъ“ и руля кладетъ такъ, чтобы корма прошла мимо трапа и не ударила въ бортъ.

Обращать вниманіе на корму, особенно надо на тѣхъ шлюпкахъ, гдѣ штурвалъ поставленъ въ носу.

Отойдя отъ борта или мѣшающихъ управленію шлюпки предметовъ давать полный ходъ.

180. На паровой или моторной шлюпкѣ пристать къ трапу или пристани.

Приставая къ трапу надо заранѣе уменьшить ходъ, а затѣмъ и застопорить машину. Задній ходъ давать съ разсчетомъ, чтобы корма остановилась у трапа. Давая задній ходъ надо принимать во вниманіе куда отходитъ корма катера и если корма катера, на заднемъ ходу катится какъ обыкновенно влѣво, то у лѣваго борта корму катера будетъ отбрасывать отъ трапа и у праваго наваливать на трапъ, почему и слѣдуетъ подходить къ лѣвому трапу кормой вплотную, отводя носъ отъ борта, а къ правому, носомъ ближе къ борту, отводя корму.

Приставъ къ трапу принимаютъ конецъ и завертываютъ на носовомъ кнехтѣ.

181. Управленіе винтовой шлюпкой въ свѣжую погоду.

Въ свѣжую погоду, противъ большой волны, винтовыя шлюпки должны идти среднимъ или даже малымъ ходомъ, т. к. на большомъ ходу шлюпка будетъ зарываться въ волны и принимать много воды.

При подходѣ большого вала надо уменьшать ходъ, т. к. тогда носъ шлюпки легче всходитъ на волну.

Стопорить машины никакимъ образомъ нельзя, т. к. шлюпку можетъ поставить лагомъ къ волнѣ и залить.

Если шлюпка не можетъ выгрести противъ волны и ей некуда укрыться, то она можетъ отстояться на плавучемъ якорѣ, устройство котораго показано дальше. (См. ст. 193).

182. На шлюпкахъ подать, принять и закрѣпить кормовые буксиры.

Паровымъ шлюпкамъ очень часто приходится буксировать гребныя шлюпки, маленькія баржи и т. п., при чемъ буксиры большею частью подаются и крѣпятся на кормѣ буксирующаго катера.

У шлюпокъ буксиромъ, обыкновенно, служитъ носовой фалинь, а въ свѣжую погоду и для буксировокъ баржъ и другихъ предметовъ подаютъ особые буксирные концы.

На буксируемой шлюпкѣ конецъ буксира вяжутъ за вторую съ носа банку шлюпочнымъ узломъ или задвижнымъ штыкомъ, надежно закаболивается и прихватывается къ носовому рыму нѣсколькими шлагами носового фалиня.

На буксирующей шлюпкѣ, буксиръ слѣдуетъ крѣпить на буксирные кнехты или спеціально сдѣланные въ кормѣ буксирные гаки или рымы.

Если шлюпокъ или предметовъ, приходится буксировать нѣсколько, то болѣе тяжелые надо ставить ближайшими къ паровому катеру, а болѣе легкіе концевыми. При буксировкѣ нѣсколькихъ шлюпокъ, идущая второй, подаетъ свой фалинь или буксиръ первой, при чемъ этотъ буксиръ крѣпится за вторую съ кормы банку и прихватывается кормовымъ фалинемъ къ кормовому рыму.

Ведя шлюпки или другіе предметы на кормовомъ буксирѣ, слѣдуетъ помнить, что управленіе буксирующей шлюпки сильно стѣсняется и зачастую шлюпка съ трудомъ разворачивается, т. к. ей задерживаетъ корму буксируемый.

Чтобы этого не случилось, слѣдуетъ крѣпить буксиры возможно ближе къ серединѣ шлюпки, чтобы корма оставалась свободной. (Обратить вниманіе на спеціальные буксирные портовые барказы).

Если буксира такъ закрѣпить нельзя, то при поворотахъ, его надо переводить на тотъ бортъ, въ сторону котораго дѣлаютъ поворотъ.

183. Какой длины должны быть буксиры.

Длина буксира зависитъ отъ состоянія моря и величины буксируемаго предмета.

Въ тихую погоду, для буксировки легкихъ предметовъ, буксиръ можно имѣть короче, но въ свѣжій вѣтеръ и волну бри буксированіи тяжелыхъ предметовъ буксиръ долженъ быть такой длины, чтобы онъ слегка провисалъ и не дергалъ бы ни буксирующаго, ни буксируемаго.

На обоихъ шлюпкахъ всегда должно быть все готово для быстрой отдачи буксировъ, а въ крайнемъ случаѣ перерубить ихъ. Если на ходу буксиръ лопнетъ, то буксирующій долженъ подойти съ подвѣтра къ буксируемому и принять другой, вытравивъ его возможно больше.

184. Размѣщеніе людей и грузовъ при буксировкѣ.

На буксируемой шлюпкѣ, если гребцы не гребутъ, они садятся на дно шлюпки между банокъ, а рулевой на кормовомъ сидѣніи.

На бакѣ буксируемой шлюпки, надо имѣть человѣка, готоваго отдать или перерубить буксиръ въ случаѣ надобности.

Грузы размѣщаются такъ, чтобы шлюпка имѣла маленькій дифферентъ на корму, чтобы при буксировкѣ большимъ ходомъ носъ свободно бы всходилъ на волну и чтобы шлюпку меньше заливало.

185. Какъ надо править идя на кормовомъ буксирѣ.

Идя на кормовомъ буксирѣ слѣдуетъ править въ кильватеръ буксирующему. Если буксируетъ колесный пароходъ, то править надо между струй, оставляемыхъ колесами.

На поворотахъ, правятъ такъ, чтобы носъ шлюпки приходился на середину кормы буксирующаго.

186. Нѣсколькимъ шлюпкамъ буксировать тяжелый предметъ.

Если приказано нѣсколькимъ гребнымъ шлюпкамъ буксировать положимъ баржу, то самая тяжелая изъ шлюпокъ принимаетъ съ баржи буксиръ, а съ носу подаетъ свой буксиръ шлюпкѣ болѣе легкой и т. д. чѣмъ легче шлюпка, тѣмъ она дальше отъ буксируемаго предмета. Затѣмъ шлюпки разомъ гребутъ.

Для сохраненія хода, полезно на буксирующія шлюпки положить баласта.

187. На буксирующей шлюпкѣ имѣя буксиры дать ходъ.

Когда буксиры поданы, буксирующій даетъ малый ходъ впередъ и пройдя нѣкоторое разстояніе, стопоритъ машину.

Въ эго время на буксируемой шлюпкѣ вытравливаютъ постепенно буксиръ. Когда буксиръ вытравленъ весь, то буксирующій даетъ малый ходъ впередъ и постепенно прибавлять ходъ такъ, чтобы не дернуть сразу буксира.

Если приходится буксировать нѣсколько шлюпокъ, то малый ходъ держится до тѣхъ поръ, пока всѣ буксиры не обтянутся, послѣ чего можно прибавлять ходъ.

Если при буксировкѣ во время свѣжей погоды дергаетъ буксиръ и его нельзя удлинить, надо уменьшить ходъ.

188. Буксировка бортъ о бортъ.

Въ тихую погоду, когда нѣтъ зыби и волны, лучшимъ способомъ буксировки считается буксировка бортъ о бортъ, т. е. когда буксируемая баржа, шлюпка и вообще предметъ, принайтавливается къ буксирующему вдоль борта концами.

Такое буксированіе удобно тѣмъ, что буксируемый предметъ стѣсняетъ движеніе буксирующаго значительно меньше, чѣмъ кормовой буксиръ, и, что буксируемый, наглухо снайтовленный съ буксирующимъ, сохраняетъ его ходъ впередъ и назадъ и потому имѣя бортовый буксиръ легче подводить къ мѣсту буксируемый предметъ.

Желая развернуться съ наименьшей циркуляціей т. е. возможно круче, имѣя бортовый буксиръ, слѣдуетъ ворочать на тотъ бортъ къ которому взятъ буксируемый.

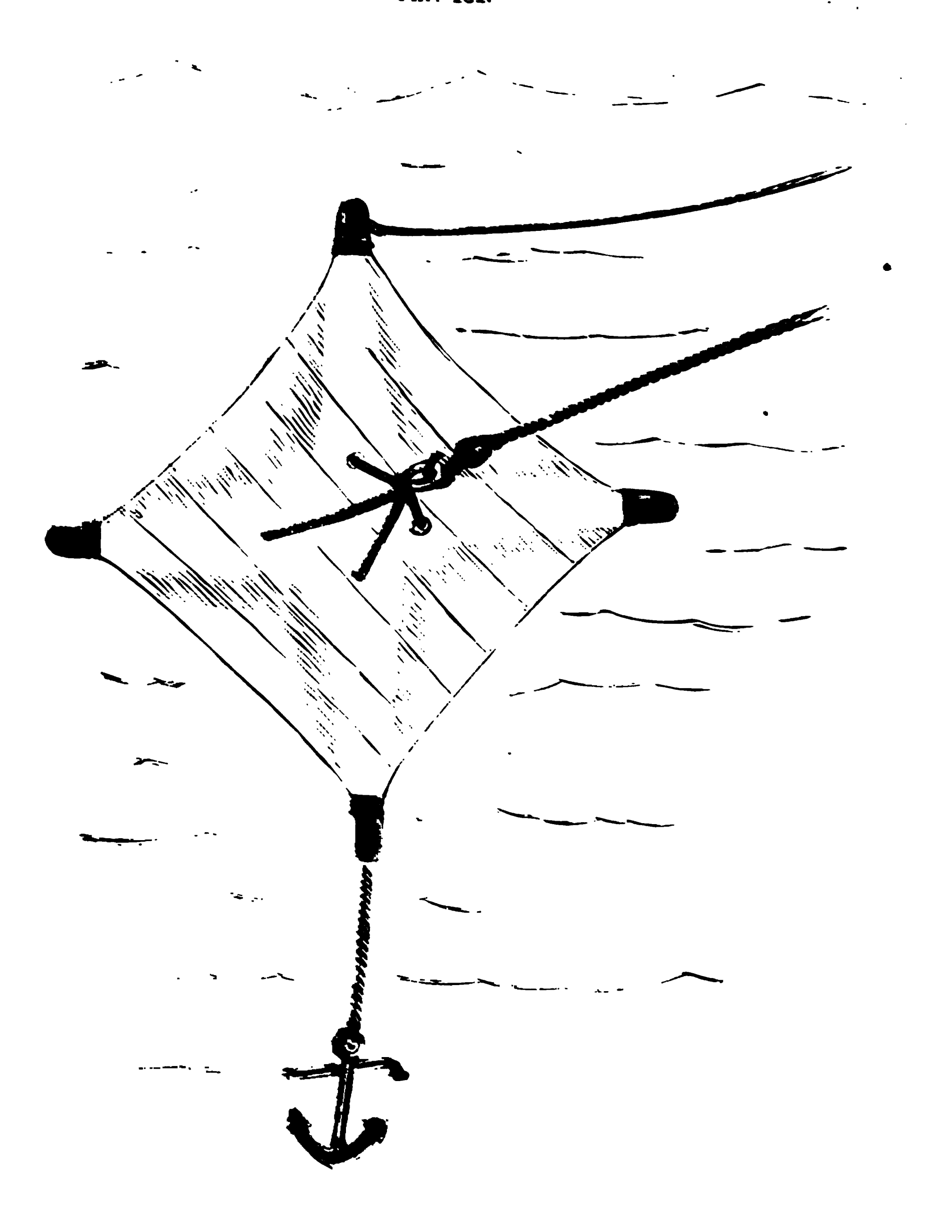
Къ сожалѣнію малѣйшая волна мѣшаетъ такой буксировкѣ т. к. буксирующій и буксируемый легко могутъ попортить себѣ борта.

При такой буксировкѣ править на буксируемомъ надо такъ, чтобы носъ буксируемаго немного отходилъ отъ буксирующаго и чтобы оба бортовыхъ найтова были туги.

189. Подача буксировъ на крестъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда приходится буксировать предметъ, не имѣющій руля и не могущій управляться, какъ

Фиг. 181.



193. Плавучій якорь, его устройство и назначеніе.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда шлюпка не можетъ выгресть противъ большой волны и ей негдѣ укрыться, приходится прибѣгать къ устройству плавучаго якоря, на которомъ шлюпка вполнѣ можетъ отстояться.

Для устройства плавучаго якоря берутъ два весла, тентовыхъ стойки и т. п. и снайтавливаютъ ихъ накрестъ.

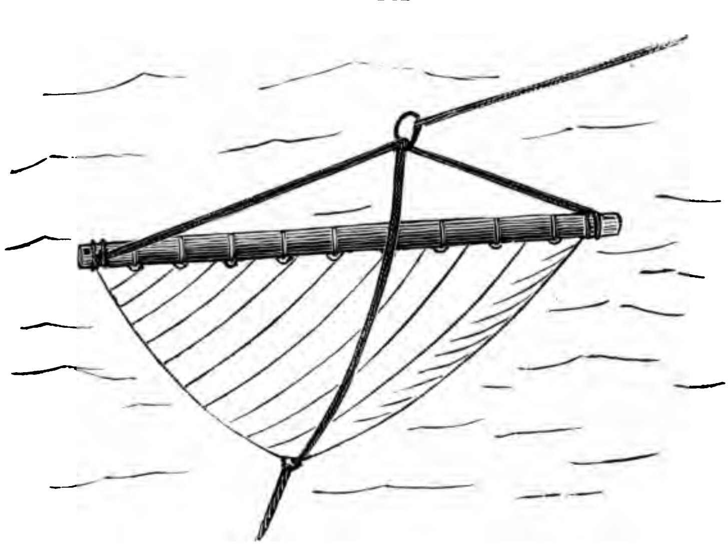
Отъ середины снайтовленныхъ такимъ образомъ деревъ, проводятъ шпрюйтъ, какъ у обыкновеннаго змѣя.

Затѣмъ на дерево натягивается парусина (ростерный чахолъ или одинъ изъ парусовъ, смотря по величинѣ якоря), которая найтовится къ кресту, какъ показано на рисункѣ (фиг. 181).

Къ одному изъ деревъ на фалинѣ крѣпится дрекъ, и къ тому же рейку, но къ верхнему концу вяжется оттяжка.

Къ шпрюйту вяжется дректовъ.

Фиг. 182.



Брошенный за бортъ такой плавучій якорь станетъ ребромъ въ водѣ и будетъ держать шлюпку носомъ противъ

вѣтра. Чѣмъ больше волна, тѣмъ больше надо вытравить дректова и, чтобы шлюпка не рыскала, хорошо поставить зарифленный гротъ, стянувъ туго его гика-шкотъ.

Для уборки якоря выбираютъ оттяжку и тогда онъ, ложась плашмя, не будетъ мѣшать уборкѣ.

Подобный же плавучій якорь можно устроить изъ кливера, привязавъ его къ бушприту (фиг. 182).

Представленные на фиг. 181 и 182 плавучіе якоря, но только большихъ размѣровъ, употребляются пароходами и другими судами.

Отдѣлъ IV.

Устройство корабля.

194. Различные типы судовъ и ихъ назначенія.

Всѣ суда предназначаются для плаванія по водамъ, но ввиду того, что они строятся для различныхъ цѣлей, ихъ устройство бываетъ весьма различно:

Всѣ суда дѣлятся на суда **комерческія** и **военныя**.

Суда комерческія служатъ для сообщенія между странами, раздѣленными морями, а также для перевозокъ грузовъ, людей, почты и т. п.

Въ зависимости отъ мѣста плаванія судна, они бываютъ **мореходными**, прибрежными или **каботажными** и **рѣчными**.

Смотря по двигателю, комерческія суда, называются пароходами и парусными судами.

Суда военнаго флота, строющіяся исключительно для военныхъ цѣлей, несутъ во время войны различную службу и потому, каждый флотъ имѣетъ нѣсколько типовъ судовъ.

Въ нашемъ флотѣ имѣется 15 различныхъ типовъ судовъ:

1) Линейные корабли
2) броненосные крейсеры
3) крейсеры
4) эскадренные миноносцы
5) миноносцы
6) миноноски
7) заградители
8) подводныя лодки
9) канонерскія лодки
10) рѣчныя канонерскія лодки

11) транспорты
12) посыльныя суда
13) яхты
14) учебныя суда
15) портовыя суда.

Такимъ образомъ военный флотъ состоитъ изъ всѣхъ судовъ, носящихъ военный или портовый флагъ и дѣлится на **суда боевыя и небоевыя**.

Боевыми судами называются такія суда, которыя могутъ сражаться съ непріятелемъ или наносить ему вредъ (см. первые 10 типовъ судовъ).

Небоевыя суда служатъ въ помощь боевымъ въ различныхъ случаяхъ и исполняютъ другія назначенія (11—15 типы судовъ).

Линейные корабли, — это самыя большія, сильно вооруженныя и хорошо защищенныя броней суда, которыя строятся для боя.

Водоизмѣщеніе такихъ судовъ (или что все равно вѣсъ судна) достигаетъ теперь отъ 14.000 до 20.000 тоннъ (отъ 870.000 до 1.200.000 пудовъ).

Длина бываетъ 400—450 футъ (70—75 саженъ), ширина 75—85 ф. (12—14 саженъ) и углубленіе 26—30 футъ ($4^1/_2$—5 саженъ), ходъ—отъ 18 до 21 узла (т. е. отъ 30 до 37 верстъ въ часъ).

Вооруженіе линейнаго корабля состоитъ изъ нѣсколькихъ самыхъ большихъ 12 дюймовыхъ пушекъ, которыхъ теперь ставятъ на корабль, въ зависимости отъ величины, отъ 4-хъ до 10-ти штукъ и нѣсколькихъ пушекъ меньшихъ калибровъ, напримѣръ въ 8, 6 дюймовъ и 120 милиметровъ. Кромѣ пушекъ ставятъ еще минные аппараты.

Линейные корабли строятся для свободнаго и долгаго плаванія въ открытомъ морѣ во всякую погоду и могутъ взять много угля и провизіи.

Бронированные крейсеры, — это тоже большія, сильныя и защищенныя суда, имѣютъ ходъ большій, чѣмъ линейные корабли и предназначаются для развѣдокъ и наблю-

деній за непріятелемъ, а въ бою помогаютъ линейнымъ кораблямъ.

Водоизмѣщеніе ихъ достигаетъ 12.000—18.000 тоннъ, а ходъ 21—25 узловъ. Вооруженіе состоитъ изъ 4—8 большихъ пушекъ въ 10 или 12 дюймовъ, нѣсколькихъ пушекъ меньшихъ калибровъ 6—8 дюймовъ и 120 милиметровыхъ ($4^1/_2$ дюйма) и 2—4 минныхъ аппаратовъ.

Запасы угля и провизіи позволяютъ крейсерамъ долго держаться въ открытомъ морѣ.

Крейсеры,—это суда значительно уступающія по силѣ вооруженія и защитѣ броней бронированнымъ крейсерамъ, но ввиду большого хода 23—26 узловъ, назначаются для развѣдокъ и наблюденій, а также для охраны и сопровожденія транспортовъ, миноносцевъ и т. п.

Вооруженіе такихъ судовъ состоитъ изъ 2-хъ или 4-хъ 8-ми дюймовыхъ и 10 или 16 шестидюймовыхъ, а кромѣ того еще изъ нѣсколькихъ пушекъ меньшихъ калибровъ — 120 или 75 милиметровъ и 2—4 минныхъ аппаратовъ.

Запасы угля и провизіи позволяютъ имъ также долго не заходить въ портъ.

Эскадренные миноносцы, — это небольшія суда въ 400—600 тоннъ водоизмѣщенія, имѣютъ большой ходъ 25—30 узловъ (45—50 верстъ въ часъ) и вооружаются для нападенія на большія суда 3—4 минными аппаратами, а для сраженія между собой и съ мелкими судами 1—2 пушками въ 120 или 75 милиметровъ и нѣсколькими (4—6) пушками въ 57 или 47 милиметровъ.

Постройка этихъ судовъ и ихъ запасы ведутся съ расчетомъ для возможности плаванія въ открытомъ морѣ отдѣльно или съ эскадрой.

Миноносцы,—это маленькія и легкія суда водоизмѣщеніемъ отъ 100 до 300 тоннъ, съ болѣе слабымъ вооруженіемъ и меньшими запасами и назначаются для плаванія у береговъ.

Миноноски, — еще меньше и слабѣе миноносцевъ и могутъ нести только охранную и дозорную службу въ шхерахъ, бухтахъ и т. п.

Заградители, — это специально выстроенные или приспособленные транспорты, назначаются для быстрой постановки минъ загражденія. Такіе заградители имѣютъ въ погребахъ до 400 минъ загражденія, которыя можно поставить въ нѣсколько часовъ.

Подводныя лодки, — это небольшія минныя суда (водоизмѣщеніемъ 60—200 т.), которыя, для нападенія на непріятеля, могутъ опускаться подъ воду, что-бы не быть замѣченными издали.

Находиться подъ водою лодка можетъ часовъ 10—12 и въ это время движется помощью электрическаго мотора, со скоростью 6—8 миль въ часъ. На поверхности воды лодка движется бензиновымъ моторомъ и имѣетъ скорость до 12—14 миль въ часъ.

Подводныя лодки вооружаются однимъ, двумя и рѣдко тремя минными аппаратами. Ввиду того, что лодки имѣютъ малый ходъ и не могутъ однѣ далеко плавать, онѣ предназначаются для охраны береговъ и узкихъ проходовъ.

Канонерскія лодки и рѣчныя канонерскія лодки это небольшія и слабовооруженныя суда, служащія для плаванія у береговъ и въ рѣкахъ и для защиты ихъ. Ввиду назначенія ихъ плавать у береговъ, канонерскія лодки строятся съ малымъ углубленіемъ и имѣютъ небольшіе запасы.

Транспорты назначаются для перевозокъ: угля, снарядовъ и припасовъ для эскадръ и портовъ и строятся какъ большіе грузовые пароходы. На нѣкоторыхъ транспортахъ устраиваются мастерскія, что позволяетъ судамъ, дѣлать разныя исправленія и починки въ морѣ, не заходя въ порта.

Яхты и посыльныя суда, — исполняютъ разныя порученія и служатъ для путешествій Особъ Императорской Фамиліи и начальствующихъ лицъ.

Учебныя суда служатъ для практическихъ плаваній учениковъ различныхъ спеціальностей.

Портовыя суда,—обслуживаютъ надобности портовъ.

195. Какъ строятъ суда.

Задолго до постройки какого либо судна, корабельные инженеры дѣлаютъ расчетъ длины, вѣса и вида его частей и составляютъ чертежи.

По чертежамъ изъ тонкихъ досокъ сколачиваютъ модели частей судна, **шаблоны**, а затѣмъ по шаблонамъ отливаютъ, отковываютъ, вырѣзаютъ и выдѣлываютъ эти части.

Когда части судна будутъ готовы, начинаютъ ихъ сборку или постройку судна.

Мѣсто, выбранное у воды, для постройки судна, вмѣстѣ со всѣми приспособленіями, называется **эллингомъ**.

Эллинги бываютъ открытые и закрытые, если судно строится въ особомъ построенномъ зданіи.

Полъ, на которомъ судно стоитъ во все время постройки, зовется **стапелемъ**, при чемъ стапель долженъ быть настолько крѣпокъ, чтобы не могъ поддаться подъ тяжестью строющагося судна, для чего въ землю забиваютъ много свай.

Стапель имѣетъ уклонъ къ водѣ и продолжается на нѣкоторое разстояніе и подъ водою (фиг. 183).

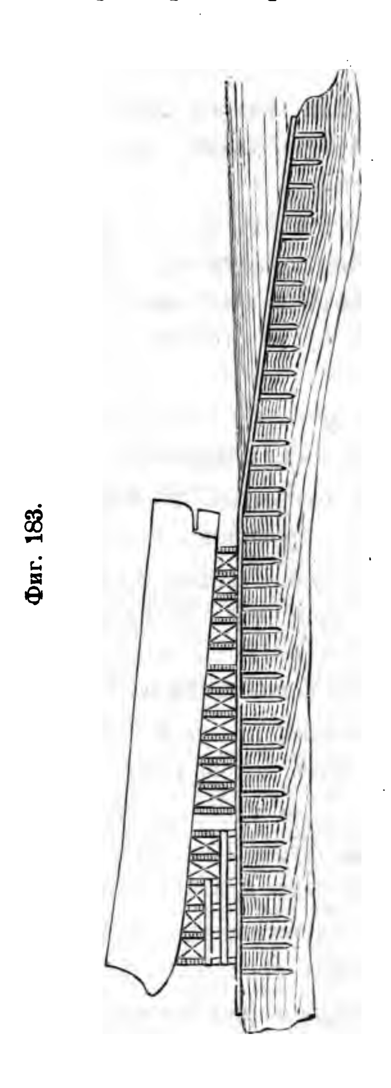
Строющееся судно, для удобства работъ подъ днищемъ, собирается на высотѣ футъ 5-ти отъ стапеля, на цѣломъ рядѣ дубовыхъ деревянныхъ клѣтокъ—стапель блокахъ.

Съ боковъ судно удерживается подставами, а вокругъ него для работы строятся лѣса (фиг. 184).

Судно строится обыкновенно кормой къ водѣ, чтобы при спускѣ оно не такъ зарывалось въ воду.

Когда судно достаточно достроено, его спускаютъ на воду, для чего на стапелѣ, какъ надводномъ, такъ и подводномъ собирается изъ дерева **спусковой фундаментъ**.

Фундаментъ густо смазываютъ саломъ и подъ судномъ, вдоль его, кладутъ деревянные брусья — полозья, которые помощью троса и распорокъ принайтавливаютъ къ судну.

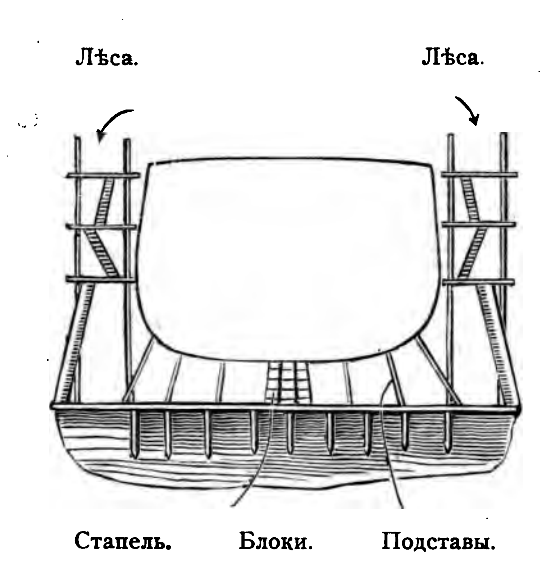


Фиг. 183.

Когда полозья принайтовлены и закрѣплены, изъ подъ судна выбиваютъ стапель-блоки, на которыхъ оно строилось и тогда оно садится полозьями на фундаментъ (фиг. 185).

Чтобы спустить судно, достаточно обрубить найтовы, которые не пускають полозья и выбить задержники, и тогда судно на полозьяхъ спустится на воду.

Фиг. 184.



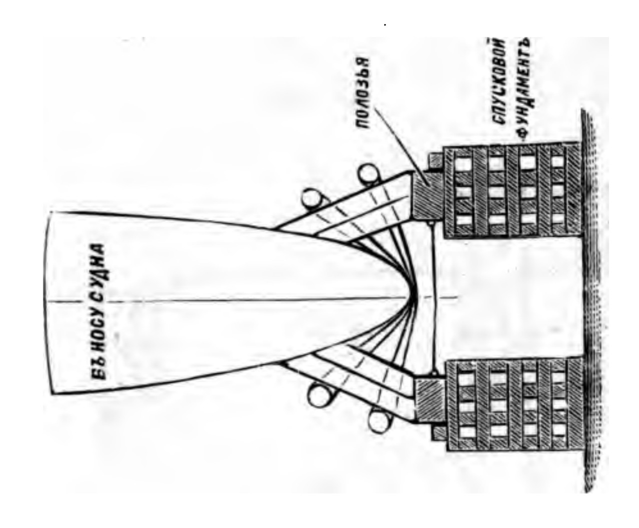
Если судно не тронется сразу, то его сдвигають съ мѣста вагами.

Спущенное такимъ образомъ судно достраивается уже на плаву у набережной завода.

196. Наборъ судна.

Въ настоящее время всѣ суда строятся изъ стали.

Ввиду того, что корпусъ судна, построенный только изъ тонкихъ стальныхъ листовъ наружной обшивки, не могъ бы выдержать давленіе воды, которая стремится сдавить судно, а также разныхъ ударовъ и толчковъ, наружная обшивка нашивается на остовъ судна, называемый **наборомъ**, который и укрѣпляетъ обшивку.



Фиг. 185.

ВЪ СЕРЕДИНѢ СУДНА

НАЙТОВЫ

Въ основаніе всего набора судна, въ нижней его части кладется продольная связь, называемая **килемъ**.

Киль теперь дѣлается изъ толстыхъ листовъ стали, положенныхъ горизонтально и называется **плоскимъ горизонтальнымъ килемъ**.

Къ серединѣ горизонтальнаго киля, внутри судна и вдоль его приклепываются стальные листы, называемые **внутреннимъ вертикальнымъ килемъ**, который служитъ тоже продольной связью всего судна и къ нему крѣпятся поперечныя ребра — шпангоуты.

Въ подводной части, вдоль судна, въ нѣкоторомъ разстояніи другъ отъ друга, идутъ **продольныя крѣпленія—стрингера**.

Стрингера дѣлаются также, какъ внутренній вертикальный киль изъ листовъ стали, идущихъ непрерывно вдоль судна, а между ними поперекъ вставляются куски шпангоутовъ, называемые рамками и скрѣпляются со стрингерами.

Такимъ образомъ киль и стрингера дѣлаются по всей длинѣ цѣлыми, а шпангоуты составными изъ частей.

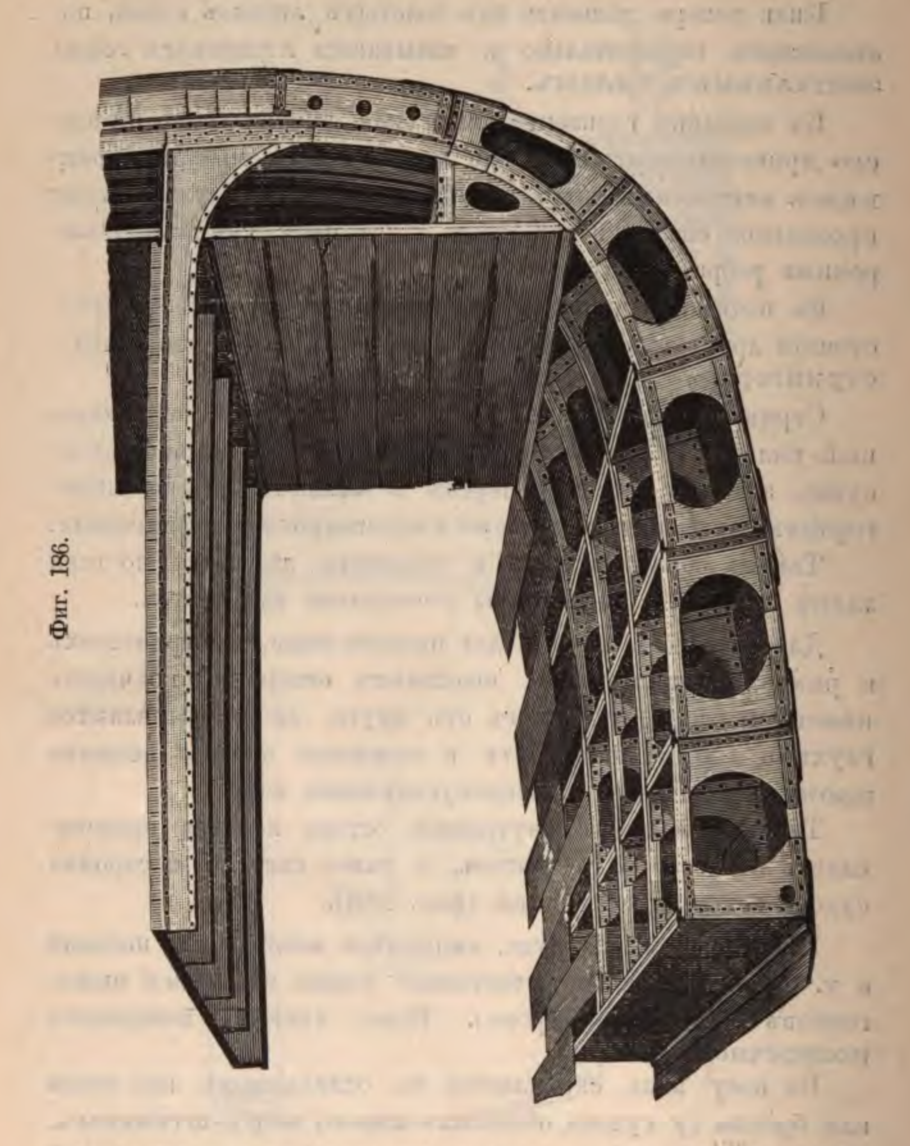
Для облегченія вѣса и для протока воды, въ стрингерахъ и рамкахъ шпангоутовъ, вырѣзаютъ отверстія, но черезъ нѣкоторое разстояніе другъ отъ друга, листы оставляются глухими и тогда шпангоутъ и стрингеръ зовутся **водонепроницаемыми** т. е. непропускающими воду.

Такимъ образомъ внутренній остовъ корабля представляетъ изъ себя рядъ клѣтокъ, а такая система постройки судовъ зовется **клѣтчатой** (фиг. 186).

Нѣкоторыя мелкія суда, напримѣръ миноносцы, шлюпки и т. п., имѣютъ наборъ, состоящій только изъ киля и шпангоутовъ (безъ стрингеровъ). Такая система называется **поперечной**.

Въ носу киль скрѣпляется съ отливаемымъ изъ стали или бронзы (у судовъ обшитыхъ мѣдью) **форъ-штевнемъ**. Форъ-штевень иногда имѣетъ выдающійся впередъ острый выступъ — **таранъ**.

Въ кормѣ киль соединяется съ **ахтеръ-штевнемъ**, сдѣланнымъ также, при чемъ ахтеръ-штевень имѣетъ при-



Фиг. 186.

способленія для рулевого устройства и отверстіе для гребного вала, если судно одновинтовое.

Къ наружной части набора пришивается **наружная обшивка**, состоящая изъ ряда листовъ, идущихъ вдоль судна.

Каждый рядъ листовъ зовется **поясомъ обшивки**, при чемъ стыки и пазы листовъ въ ней хорошо чеканятся, чтобы достигнуть водонепроницаемости.

Къ внутренней части набора пришиваются болѣе тонкіе листы **внутренней обшивки**.

Наружная и внутренняя обшивки образуютъ **наружный и внутренній бортъ** и **наружное и внутреннее дно**.

Между наружной и внутренней обшивкой образуется такимъ образомъ пространство, называемое у днища корабля **междудоннымъ пространствомъ** и съ бортовъ междубортнымъ пространствомъ или **бортовыми корридорами**.

Внутренніе бортъ и дно предохраняютъ судно отъ попаданія воды внутрь, если поврежденъ наружный бортъ и имѣютъ для осмотра междудонныхъ отдѣленій **горловины**, задраивающіяся герметически (т. е. такъ что не пропускаютъ ни воды ни воздуха).

Для уменьшенія розмаховъ боковой качки, бывающій особенно большой у судовъ имѣющихъ горизонтальный киль, съ обоихъ бортовъ, въ мѣстахъ, гдѣ дно закругляется и переходитъ въ бортъ, ставятся на протяженіи $1/2$ или $2/3$ длины судна **боковые кили** изъ листовой стали шириной фута 2—3.

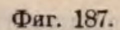
Примѣрно у ватеръ-линіи, шпангоуты стягиваются отъ борта къ борту стальными балками—**бимсами**.

На бимсы кладется палубная настилка, которая бываетъ броневая, обыкновенная и деревянная.

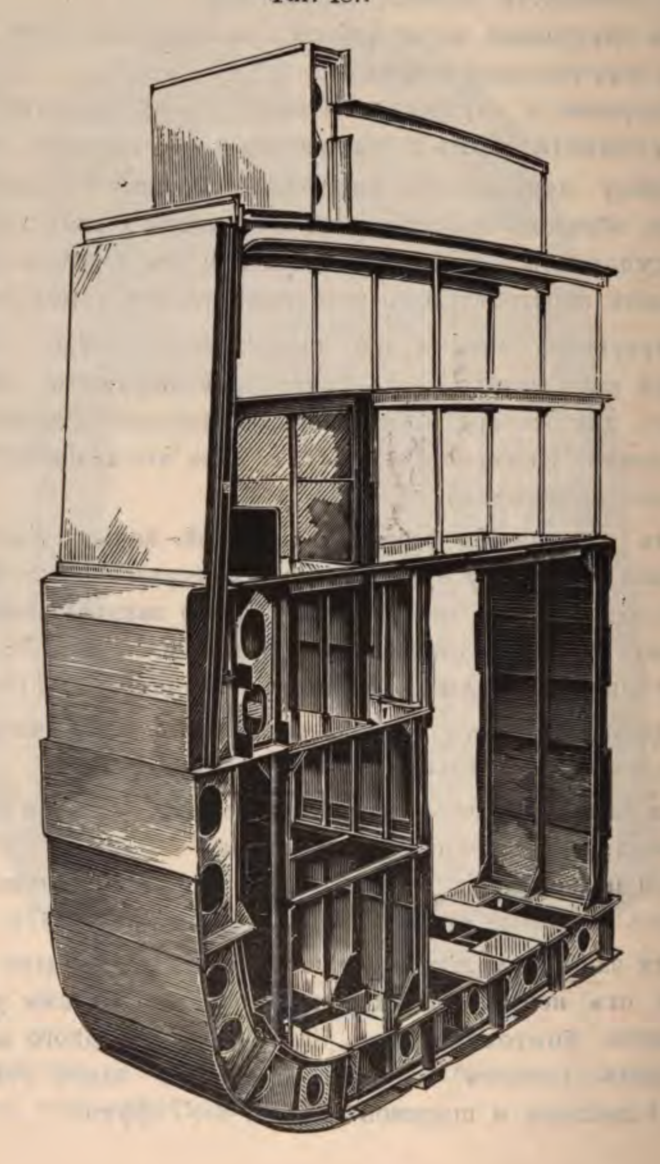
Для подкрѣпленія бимсовъ отъ прогибанія, подъ нихъ ставятъ желѣзные столбы — **пиллерсы** (фиг. 187).

Для защиты машинъ, котловъ и другихъ важныхъ частей судна отъ непріятельскихъ снарядовъ, по бортамъ устанавливается **бортовая броня**, состоящая изъ одного или нѣсколькихъ поясовъ толстыхъ стальныхъ плитъ толщиной 6—10 дюймовъ и шириной каждый 6—7 футъ.

Если поясовъ брони два или больше, то самый толстый ставится у ватеръ-линіи такъ, чтобы его нижній край уходилъ въ воду фута на 3—4.



Фиг. 187.



На верхнюю кромку толстаго пояса ставится второй, болѣе тонкій поясъ и т. д.

Для помѣщенія бортовой брони, въ нужномъ мѣстѣ, на послѣднія шпангоутныя рамки кладется стальной листъ (вродѣ стрингера) **шельфъ**.

Внутри судна къ шельфу крѣпится **броневая рубашка**, къ которой **броневыми болтами** притягиваются плиты брони, поставленныя на шельфъ.

Для смягченія удара снарядовъ о броню, между броней и рубашкой кладутъ деревянную подкладку.

Если бортовая броня идетъ не по всей длинѣ борта, то для защиты частей судна ею прикрываемыхъ, съ носа и кормы поперекъ судна, отъ борта къ борту ставится переборка, состоящая изъ плитъ брони, такой же толщины, какъ и бортовая, которую она замыкаетъ.

Такимъ образомъ получается забронированное со всѣхъ сторонъ пространство, называемое **казематомъ**, а эти броневыя переборки въ немъ—**траверзами**.

Для защиты важныхъ частей судна отъ попаданій снарядовъ сверху, на послѣднихъ судахъ они прикрываются одной или двумя **броневыми палубами**, состоящими изъ стальныхъ плитъ или нѣсколькихъ листовъ (одинъ на другой) всею толщиной отъ 2 до 3 дюймовъ.

Для лучшей защиты частей судна у ватеръ-линіи, нижняя броневая палуба обыкновенно имѣетъ скаты къ бортамъ и крѣпится къ шельфу толстой брони.

Броневая палуба со скатами называется **карапасной броневой палубой**.

Выше бортовой брони наружный бортъ образуется изъ болѣе тонкихъ шпангоутовъ надводнаго борта, обшитыхъ тонкими листами наружной обшивки.

197. Непотопляемость судна и чѣмъ она достигается.

Способность корабля, несмотря на имѣемыя поврежденія въ подводной части, оставаться на плаву называется непотопляемостью судна.

На новыхъ судахъ непотопляемость достигается устройствомъ двойного дна и борта и водонепроницаемыхъ палубъ и переборокъ.

Палубой вообще называется настилка, идущая непрерывно отъ носа до кормы.

Такимъ образомъ на большихъ судахъ имѣется по нѣсколько палубъ, носящихъ названія: **жилой, батарейной** и **верхней.**

Если палуба не доходитъ до кормы, то ее зовутъ **навѣсной**, а если палуба настилается только въ серединѣ судна, не доходя ни до носа, ни до кормы, то она называется **спардекомъ.**

Кромѣ того на нѣкоторыхъ судахъ, подъ жилой палубой, для удобнаго измѣщенія судовыхъ помѣщеній, дѣлаются короткія палубы, называющіяся: первая подъ жилой палубой— **кубрикъ,** ниже кубрика—**платформа** и вся часть ниже платформы—**трюмъ.**

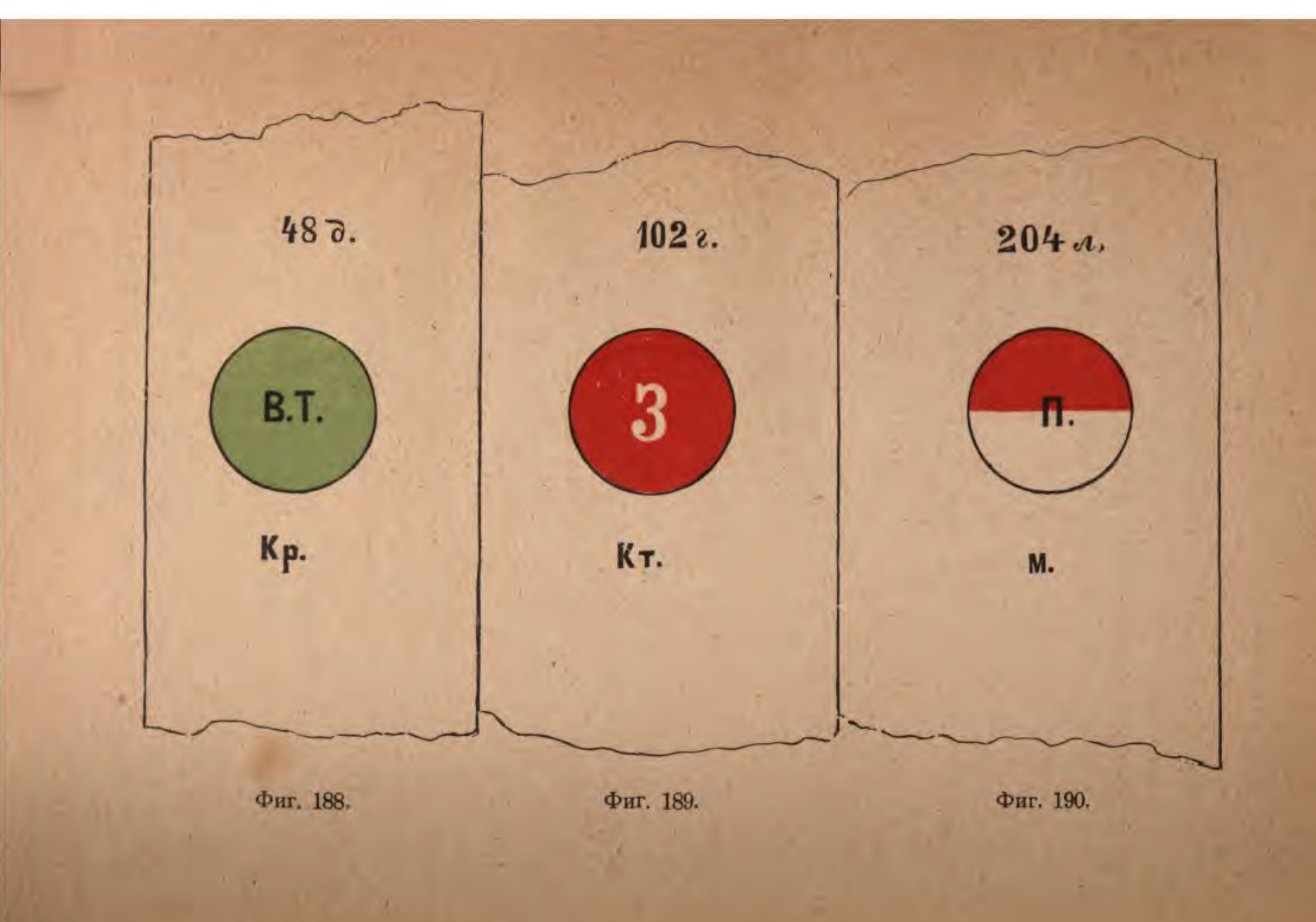
Такимъ образомъ корабль палубами раздѣляется на нѣсколько этажей.

Но въ случаѣ подводной пробоины, палубы не спасутъ судна отъ затопленія и потому судно между палубами и дномъ раздѣляется **водонепроницаемыми переборками** на нѣсколько отдѣленій, такъ, чтобы въ случаѣ несчастія затопило бы водою одно или два отдѣленія и судно при этомъ бы не погибло.

Такимъ образомъ переборки, спасающія судно отъ гибели при полученіи пробоинъ, называются **главными непроницаемыми переборками** и бываютъ **поперечныя** и **продольныя.**

Главныя переборки идутъ непрерывно отъ одного борта къ другому, а по высотѣ доходятъ до жилой палубы, къ которой и крѣпятся.

Кромѣ главныхъ переборокъ, судно внутри и въ палубахъ раздѣляется переборками на различныя отдѣленія и помѣщенія и эти переборки называются **второстепенными.**



Фиг. 188.

Фиг. 189.

Фиг. 190.

Междудонныя пространства и бортовые коридоры тоже дѣлятся на отдѣленія водонепроницаемыми шпангоутами, стрингерами и вертикальнымъ килемъ.

На судахъ, имѣющихъ двѣ машины, одна отдѣляется отъ другой діаметральной переборкой.

Для сообщенія между палубами и отдѣленіями, въ палубахъ прорѣзаютъ четыреугольныя отверстія—**люки** и круглыя—**горловины**, а въ переборкахъ—**двери** и **горловины**.

Всѣ люки, двери и горловины могутъ закрываться герметически.

Чтобы не имѣть лишнихъ отверстій въ жилой палубѣ, черезъ которыя вода могла бы попасть на нее (при затопленіи нижнихъ отдѣленій), всѣ люки окружаются **шахтами**, т. е. колодцами, внутри которыхъ помѣщаются трапы. Выходъ изъ шахты дѣлается обыкновенно въ батарейную палубу и можетъ быть задраенъ. Такимъ образомъ, чтобы изъ жилой палубы попасть въ помѣщенія, находящіяся подъ нею, надо подняться палубой выше и затѣмъ по шахтѣ спуститься куда желаешь.

Чтобы вода (когда ее немного) не могла попадать изъ одной палубы въ другую, люки обносятся невысокимъ порогомъ—**комингсомъ**.

Для безопасности плаванія суда, большинство дверей, люковъ и горловинъ, должны быть задраены, остальные же задраиваются или по приказанію или по водяной тревогѣ.

Для того, чтобы можно было легко узнать, куда ведетъ какой люкъ и т. п. и когда его слѣдуетъ держать задраеннымъ, на нихъ накрашиваютъ слѣдующія марки:

фиг. 188. фиг. 189. фиг. 190,

см. прилагаемое прибавленіе.

а рядомъ съ нимъ № люка и сокращенное обозначеніе отсѣка, къ которому этотъ люкъ, горловина и т. п. принадлежитъ. Номера люкамъ и пр. даются слѣдующимъ образомъ:

отъ 1 до 100 люкамъ и горловинамъ, ведущимъ въ помѣщенія **въ трюмѣ** (подъ жилой палубой);

отъ 100 до 200 люкамъ и пр., ведущимъ въ **жилую палубу** и находящимся въ ней;

отъ 200 до 300—въ батарейной палубѣ.

Такимъ образомъ, если въ одно помѣщеніе выходятъ люки съ номерами положимъ 38 и 102, то въ случаѣ водяной тревоги надо первымъ задраить № 38, а затѣмъ № 102, т. к. первый ведетъ въ нижнее помѣщеніе, которое скорѣе можетъ быть затоплено чѣмъ верхнее, закрываемое люкомъ № 102.

198. Внутреннее размѣщеніе корабля.

Когда непотопляемость корабля будетъ обезпечена размѣщеніемъ главныхъ водонепроницаемыхъ переборокъ и палубъ, тогда приступаютъ къ расположенію помѣщенія для храненія запасовъ, грузовъ, угля, провизіи, воды и т. п.

Обыкновенно середина судна занимается **кочегарными** или **котельными отдѣленіями и машиной**.

По бортамъ этихъ отдѣленій и между ними, для удобнаго доставанія угля и для защиты, помѣщаются **угольныя ямы**.

На кубикахъ, платформахъ и въ трюмѣ, въ мѣстахъ удобныхъ для подачи къ пушкамъ, и хорошо защищенныхъ двумя броневыми палубами, располагаютъ помѣщенія боевыхъ запасовъ, называемыя: **бомбовые погреба**—для храненія снарядовъ 6-ти дюймовъ и выше; **зарядные погреба**—для храненія зарядовъ орудій крупныхъ калибровъ и **патронные погреба**—для храненія унитарныхъ и раздѣльныхъ патроновъ.

Къ артиллерійскимъ помѣщеніямъ относится еще **арсеналъ**, гдѣ хранятся принадлежности и инструменты для станковъ и орудій.

Минный погребъ, служитъ для храненія зарядныхъ отдѣленій минъ Уайтхеда, минъ загражденія и вообще пирокси-

лина, а потому помѣщается ниже ватеръ-линіи въ хорошо защищенномъ мѣстѣ.

Минная каюта. находится гдѣ нибудь на палубахъ и служитъ для храненія принадлежностей и матеріаловъ по минной части.

Машинныя запасы хранятся въ машинныхъ кладовыхъ.

Сухари и мука, крупа, соль и т. п.—въ помѣщеніяхъ для сухой проиэіи.

Солонина, капуста и т. п.—въ помѣщеніяхъ для мокрой провизіи.

Прѣсная питьевая вода—въ систернахъ, а для питанія котловъ, мытья и т. п. въ особыхъ междудонныхъ пространствахъ—водяномъ трюмѣ.

Вино и уксусъ—хранятся въ винномъ погребѣ (ахтеръ-люкѣ).

Помѣщеніе для разныхъ судовыхъ запасовъ называется шхиперской, а для храненія троса, талей блоковъ и т. п.—тросовымъ отдѣленіемъ.

Парусинныя вещи, какъ то койки, тенты и шлюпочные паруса хранятся въ парусиной.

Въ носу, для храненіи якорныхъ канатовъ, дѣлается цѣпной ящикъ,

Въ кормѣ дѣлаются командирскія и офицерскія каюты и каютъ-компанія. Для кондукторовъ каюты и каютъ-компанія дѣлаются или въ носу или въ серединѣ судна.

Свободныя части палубъ оставляются командѣ для помѣщенія рундуковъ съ вещами, обѣденныхъ столовъ и для подвѣшиванія коекъ.

Кромѣ всего перечисленнаго, отводятся отдѣльныя помѣщенія для рулевыхъ приводовъ—рулевое отд., для подводныхъ минныхъ аппаратовъ, станціи электродвигателей, подбашенныхъ отдѣленій и многихъ другихъ, совершенно различныхъ на разныхъ корабляхъ.

199. Водоотливныя средства корабля.

Для откачиванія воды, попавшей какъ либо внутрь судна, устанавливаются сильныя электрическія помпы, называемыя **тюрбинами** и другіе паровые насосы и помпы.

Тюрбины, смотря по величинѣ, могутъ откачивать отъ 20.000 до 65.000 ведеръ, а паровые насосы и помпы до 5—8 тысячъ ведеръ въ часъ.

Однако, какъ не сильны водоотливныя средства корабля, но они не въ силахъ откачать воду изъ отдѣленія съ незадѣланной даже и маленькой пробоиной.

Отсюда видно, что водоотливныя средства на кораблѣ назначаются для откачиванія воды или изъ отдѣленій съ задѣланной уже пробоиной или изъ тѣхъ, въ которыя вода поступаетъ медленно или совсѣмъ перестала прибывать.

Распространеніе же воды по судну задерживается переборками и палубами.

Для удобнаго распредѣленія отливныхъ средствъ и управленія ими, судно раздѣляется на 3—4—5 **отсѣковъ**, каждый изъ которыхъ заключаетъ въ себѣ нѣсколько водонепроницаемыхъ отдѣленій.

Въ каждомъ отсѣкѣ имѣется одна или нѣсколько тюрбинъ, которыя ставятся на верхнемъ днѣ, а моторъ отъ нихъ въ жилой палубѣ, чтобы его не могло залить водой.

Если тюрбина должна откачивать воду не изъ одного отдѣленія, а изъ нѣсколькихъ, то отъ нее по верхнему дну проводятъ въ эти отдѣленія пріемную трубу—**магистраль**.

Такъ какъ тюрбина, находясь на верхнемъ днѣ не можетъ до чиста откачать воду, а тѣмъ болѣе откачать ее изъ междудонныхъ отдѣленій, то поэтому въ отсѣкахъ, кромѣ магистрали тюрбинъ по верхнему дну проводятъ **осушительную трубу**, имѣющую отростки и въ междудонныя отдѣленія.

Осушительная труба присоединяется къ паровымъ насосамъ (трюмно-пожарные насосы) и позволяетъ выбрать воду до суха.

Нижніе бортовые корридоры имѣютъ тоже отростки осушительныхъ трубъ, и кромѣ того соединяются съ корридорами другого борта **трубами для перекачиванія воды.**

Эти трубы даютъ возможность дѣлать и выравниват кренъ, перекачивая или осушая соотвѣтствующіе корридоры.

Всѣ помѣщенія и отдѣленія, размѣщенныя на платформахъ и выше (выше 2-го дна), имѣютъ **особые сточные клапана и спускныя трубы**, по которымъ вода сливается на верхнее дно и уже оттуда откачивается тюрбинами или насосами.

Помѣщенія боевыхъ снарядовъ, кромѣ сточныхъ клапановъ имѣютъ **трубы и клапана затопленія**, служащіе для затопленія этихъ помѣщеній въ случаѣ пожаровъ и пр.

Для попаданія воды внутрь судна, напримѣръ для затопленія погребовъ, для надобностей котловъ и машинъ, въ днищѣ судна вырѣзываются отверстія, запираемыя клапаномъ, называемымъ **кингстономъ.**

200. Водяная тревога.

Для того чтобы судно во всякую минуту могло использовать свои водоотливныя средства и обезпечить себѣ непотопляемость, на судахъ составляется росписаніе команды по **водяной тревогѣ.**

По этой тревогѣ люди разбѣгаются къ люкамъ, горловинамъ и дверямъ и ихъ задраиваютъ, готовятъ помпы, тюрбины и ждутъ приказаній пустить ихъ въ ходъ; другіе готовятъ пластырь, леерное сообщеніе, шлюпки и прочее.

Водяная тревога бьется колоколами громкаго боя.

Въ виду того, что главнымъ средствомъ непотопляемости судна служитъ раздѣленіе корабля на отдѣленія, то поэтому ясно, что по пробитіи водяной тревоги главнымъ является быстрая и хорошая задрайка всѣхъ люковъ, дверей и горловинъ, не разсуждая возможна или нѣтъ въ данномъ мѣстѣ пробоина.

Лучше задраить лишнее, чѣмъ оставить незадраенную или плохо задраенную дверь, которая можетъ привести корабль къ гибели.

Когда все задраено, начинаютъ отыскивать мѣсто пробоины и т. к. открывать горловинъ и любовъ нельзя, потому что вода изъ затопленнаго отдѣленія можетъ вдругъ залить другое, то для отысканія такого отдѣленія изъ междудонныхъ пространствъ и бортовыхъ корридоровъ выводятся тонкія трубки съ кранами (**воздушные краны**).

Открывъ кранъ и услышавъ свистъ воздуха или увидавъ показавшуюся изъ него воду, мы сразу узнаемъ, что это отдѣленіе или наполнилось или наполняется водой.

Опредѣливъ такимъ образомъ точно мѣсто пробоины, если она не слишкомъ велика подводятъ пластырь и если можно, то пробуютъ ее временно задѣлать.

Когда пластырь надежно подведенъ, можно начать откачивать воду.

201. Пластырь и его примѣненіе.

Для временной задѣлки полученной судномъ пробоины, употребляются **пластыря**.

Обыкновенный пластырь дѣлается изъ толстой двойной парусины № (1—2) и тканаго шпигованнаго мата сверху.

Форма пластыря обыкновенно квадратная.

По краямъ пластырь обшивается ликтросомъ, который на углахъ имѣетъ очки съ коушами.

Въ верхніе углы пластыря ввязываются **верхніе шкоты**, а въ нижніе углы, — нижніе шкоты или **подкильные концы** и цѣпочки.

Шкотами и подкильными концами пластырь растягивается по борту и подводится на пробоину. Подкильные концы или цѣпи, должны быть всегда обнесены подъ судномъ.

Чтобы подвести середину пластыря на середину пробоины, на верхней шкаторинѣ пластыря дѣлается очко, къ

которому клевантомъ присоединяется лотлинь, разбитый марками на футы считая начало отъ середины пластыря. Такимъ образомъ можно достаточно точно подвести пластырь на пробоину.

Подведя пластырь на пробоину, непремѣнно матомъ къ борту судна, т. к. иначе острые края пробоины могутъ изорвать парусину; обтянувъ и закрѣпивъ шкоты, можно попробовать откачать воду изъ затопленнаго отдѣленія, и если это удастся, то непремѣнно надо хоть временно задѣлать пробоину изнутри, деревомъ, цементомъ и т. п.

Часто случается, что при откачиваніи, давленіемъ воды, пластырь вдавливаетъ внутрь судна или попросту его прорываетъ, для этого, чтобы придать пластырю жесткости, въ середину между слоями парусины нажимаютъ проволочныя кольца, какъ отъ сѣтей загражденія и тогда такой пластырь зовется **кольчужнымъ пластыремъ**.

Кромѣ обыкновеннаго и кольчужнаго пластырей иногда употребляютъ **рейковый** пластырь — съ деревянными рейками, прикрѣпленными къ обыкновенному пластырю.

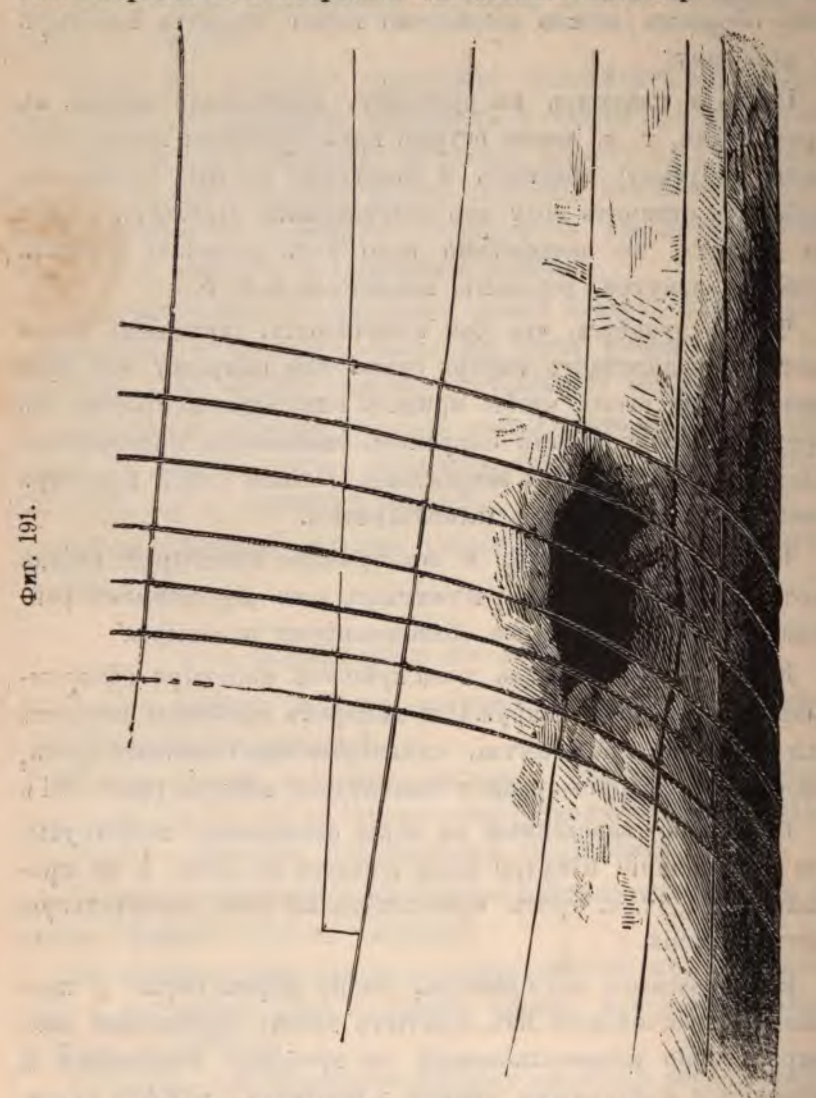
Если пробоина велика и на крѣпость пластыря расчитываютъ мало, тогда снаружи и поперекъ пробоины заводятъ **фальшивые** шпангоуты, сдѣланные изъ стального троса, обнесеннаго вокругъ судна и вытянутаго втугую (фиг. 191).

Пластырь, заведенный на такіе фальшивые шпангоуты, при выкачиваніи изнутри воды ложится на нихъ и не продавливается, т. к. тросъ принимаетъ на себя значительную часть давленія.

Если является возможность, то по формѣ борта у пробоины, сколачиваютъ изъ толстыхъ досокъ деревянный пластырь, точно устанавливаемый на пробоину водолазами и крѣпящійся найтовными цѣпями и перлинями вокругъ судна.

Чтобы пластырь плотнѣе прижимался къ краямъ пробоины, по кромкамъ набивается подушка изъ парусины съ просаленой паклей.

Такой пластырь позволяетъ судну давать малый ходъ, не боясь сорвать или повредить заведенный пластырь.



Фиг. 191.

202. Пожарныя средства на кораблѣ.

Для тушенія пожара, а также для скачиванія и мытья судна, служитъ пожарная система, состоящая изъ одной

главной трубы, идущей вдоль всего судна подъ жилой или батарейной палубой; труба эта имѣетъ отростки, выведенные во всѣ палубы и кубрики.

Отростки кончаются **рожками**, къ которымъ соединительными гайками присоединяются **шланги съ пипками**.

Въ пожарную систему качаютъ воду паровые пожарные насосы.

Кромѣ паровыхъ пожарныхъ насосовъ, на судахъ имѣются и ручные помпы и **брандспойты**.

Шланги бываютъ **пріемные** (твердые) и **отливные** (мягкіе), при чемъ пріемные хранятся на секторахъ въ особыхъ мѣстахъ, а отливные, будучи высушены и сложены пополамъ навиваются серединой на вьюшки. Для просушки шланги подымаются за середину на рейкѣ.

Для тушенія пожара въ угольныхъ ямахъ, въ нихъ проводятъ паровыя трубы, съ клапанами, открывающимися изъ палубы такъ, что огонь въ ямахъ тушится паромъ.

Пожарная тревога бьется колоколомъ и команда занимаетъ мѣста по пожарному расписанію, вооружаетъ шланги и по приказанію задраиваетъ двери, люки и горловины, а въ помѣщеніяхъ сосѣднихъ съ горящимъ помогаютъ тушить пожаръ.

203. Вентиляція, отопленіе и освѣщеніе на кораблѣ.

Для освѣженія воздуха, какъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ корабля, такъ и въ помѣщеніяхъ запасовъ, устраивается **вентиляція**.

Вентиляторная система состоитъ изъ трубъ, проведенныхъ съ верхней палубы внизъ и электрическихъ или паровыхъ машинъ—**вентиляторовъ**, которые или гонятъ свѣжій воздухъ внизъ или напротивъ—выбираютъ испорченный изъ помѣщеній.

Въ первомъ случаѣ вентиляторъ зовется **вдувнымъ**, а во второмъ **вытяжнымъ**.

Для сохраненія бездымнаго пороха въ патронахъ и футлярахъ требуется, чтобы въ погребахъ не было жарко, а потому воздухъ отъ вентиляторовъ, поступающій въ погреба, сперва охлаждается въ трубахъ забортной водой въ **аэрорефрежиторахъ.**

Во всѣхъ жилыхъ помѣщеніяхъ на кораблѣ устраивается **паровое отопленіе**, состоящее изъ тонкихъ паровыхъ трубъ **и грѣлокъ.**

Паръ въ грѣлки поступаетъ низкаго давленія (фунтовъ 10—15) и для полученія большаго тепла увеличиваютъ давленіе (до 40—50 фунтовъ).

Освѣщеніе на судахъ ставится электрическое и главные провода для него (магистраль) проводятся подъ броневой палубой, откуда идутъ отвѣтвленія. На случай порчи динамо-машинъ или цѣпи, въ палубахъ устанавливаются мѣстные пиронафтовые фонари.

Для приведенія въ разныя части корабля прѣсной или соленой воды, на мостикахъ и вообще наверху устанавливаются **водонапорныя систерны**, въ которыя по трубамъ качаютъ воду донки и уже изъ нихъ напоромъ она идетъ по **водопроводу прѣсной или соленой воды.**

Для согрѣванія воды, въ напорныя систерны проводятъ змѣевикъ паровой трубы.

Для полученія льда и сохраненія провизіи, устраивается особое помѣщеніе — **рефрежираторное помѣщеніе** и машины, дающія холодъ—**рефрежираторы**.

204. Рангоутъ, такелажъ и ихъ назначеніе.

Всѣ деревянныя и металлическія приспособленія, служащія для постановки парусовъ, подъема тяжестей, сигналовъ и т. п. называются **рангоутомъ.**

Такимъ образомъ, мачты, стеньги, реи, бушпритъ, выстрѣла, стрѣлы и т. п. составляютъ рангоутъ судна.

Всѣ снасти, служащія для вооруженія рангоута и его управленія, называются **такелажемъ**, который бываетъ **стоячій и бѣгучій.**

Стоячимъ такелажемъ называется такой такелажъ, который служитъ для укрѣпленія и поддержанія рангоута, а потому будучи разъ вытянутымъ, всегда остается въ такомъ положеніи.

Бѣгучій такелажъ служитъ для управленія парусами и рангоутомъ и можетъ быть выбираемъ и травимъ по мѣрѣ надобности.

На новыхъ судахъ, для предохраненія людей отъ сильнаго дѣйствія тока безпроволочнаго телеграфа, въ стоячій такелажъ вводятъ **изоляторы** въ видѣ кусковъ дерева со скобами.

Снабженіе корабля рангоутомъ и такелажемъ и пригонка всего на мѣста называется вооруженіемъ судна или шлюпки.

205. Мачты и ихъ такелажъ.

На всѣхъ судахъ устанавливаются мачты, которыя бываютъ **деревянныя и металлическія.**

По своему расположенію на суднѣ, мачты носятъ названіе: на трехмачтовомъ,— передняя **фокъ-мачта,** средняя и самая большая — **гротъ-мачта,** а задняя и наименьшая— **бизань-мачта;** на двухмачтовомъ фокъ и гротъ-мачта и на одномачтовомъ гротъ-мачта.

Деревянныя мачты бываютъ цѣльныя изъ одного дерева,— **однодеревки** и **составныя** изъ отдѣльныхъ частей, стянутыхъ **бугелями.**

Металлическія мачты дѣлаются трубчатыми изъ желѣзныхъ или стальныхъ листовъ, укрѣпленныхъ изнутри угольниками.

Верхній конецъ мачты называется **топомъ,** нижній **шпоромъ,** при чемъ на старыхъ судахъ и на шлюпкахъ, шпоръ деревянныхъ мачтъ упирается въ гнѣздо, называемое **степсомъ.**

Металлическія мачты, проходя сквозь одну или двѣ палубы, крѣпятся къ нимъ угольниками и кницами.

Мачта безъ реевъ называется **сухой**.

На мачты съ боковъ и ниже топа прикрѣпляются толстыя доски—**чиксы**, на которыя кладутъ брусья **лангосалинги**, а на нихъ кладется и крѣпится марсъ.

Отверстіе въ палубѣ, сквозь которое проходитъ мачта, называется **пяртнерсъ**.

Для укрѣпленія мачтъ служитъ стоячій такелажъ, состоящій изъ **вантъ** и **штаговъ**, а на судахъ, имѣющихъ деревянныя мачты заводятъ еще **сей-шкентеля**, служащіе для закладыванія въ нихъ сей-талей.

Ванты держатъ мачту съ боковъ и сзади, а штаги спереди.

На желѣзныхъ мачтахъ боевыхъ судовъ, ванты или штаги крѣпятся ниже топа къ обухамъ мачты, а нижнимъ концомъ къ обухамъ у бортовъ или у палубы, а слабина ихъ обтягивается тросовыми или винтовыми талрепами.

У мачтъ рангоутныхъ судовъ на топъ накладываются огонами сперва сей-шкентеля, затѣмъ попарно ванты одного и другого борта и затѣмъ штаги. Для того, чтобы влѣзть на марсъ, на вантахъ рангоутныхъ судовъ вяжутся **выблинки**.

На современныхъ судахъ ванты выблинокъ не имѣютъ, а на мачты набивается изъ скобъ трапъ.

206. Стеньги и ихъ такелажъ.

Продолженіе мачты вверхъ называется **стеньгой**.

Стеньга представляетъ изъ себя отдѣльное рангоутное дерево, которое скрѣплено съ топомъ мачты **эзель-гофтомъ** и задерживается отъ паденія внизъ **шлагтовомъ**, который вставляется въ шлагтовную дыру, прорѣзанную сквозь стеньгу у шпора.

Если стеньга имѣетъ отдѣльное продолженіе вверхъ, называемое **брамъ-стеньгой**, то ее верхняя часть зовется

топомъ, если же стеньга кончается **клотикомъ**, то верхній конецъ ея называется **флагштокомъ**.

На современныхъ судахъ брамъ-стенегъ не ставятъ, а къ флагъ-штоку стеньги крѣпятъ бугелями и выстрѣливаютъ вверхъ тонкую **телеграфную стеньгу** съ рейкомъ для безпроволочнаго телеграфа.

На стеньгахъ дѣлаются уступы—**заплечики** въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ приходится накладывать такелажъ.

Стеньги и брамъ-стеньги носятъ названіе по мачтамъ, напримѣръ: гротъ-стеньга, форъ-стеньга, крюйсъ-брамъ-стеньга и т. п.

Если стеньга (брамъ-стеньга) деревянная, то на ней отъ клотика до шпора набивается мѣдная полоска, называемая громоотводъ, которая соединяется дальше съ мачтой и съ корпусомъ судна.

Громоотводъ предохраняетъ рангоутъ отъ дѣйствія молніи во время грозы, такъ какъ молнія по нему и дальше черезъ мачту и судно, не причинивъ вреда, уйдетъ въ воду.

Стоячій такелажъ стенегъ состоитъ изъ **стень-вантъ**, **стень-штаговъ** и **стень-фордуновъ** (на рангоутныхъ судахъ еще изъ стень шкентелей).

Стень-ванты держатъ стеньгу съ боковъ и крѣпятся отъ топа-стеньги къ марсу.

Стень-фордуны держатъ стеньгу съ боковъ и идутъ до палубы.

Стень-штаги держатъ стеньгу спереди и обыкновенно крѣпятся къ топу передней мачты, а на боевыхъ судахъ внизу у палубы или у верхнихъ надстроекъ.

Иногда между стеньгами заводятъ **леeръ**, на которомъ можно подымать сигналы.

Весь стоячій стень-такелажъ тянется талрепами.

Въ такелажъ стенегъ судовъ, неимѣющихъ брамъ-стенегъ, входитъ еще **стень-трапъ**, заводимый между флагштокомъ стеньги и топомъ мачты.

Для подъема стенегъ на мѣсто (для ихъ выстрѣливанія), у шпора прорѣзается шкивъ, сквозь который основывается стень-вынтрепъ.

Стень вынтрепъ крѣпится концомъ за обухъ на эзельгофтѣ, затѣмъ проходитъ сквозь шкивъ у шпора стеньги, далѣе идетъ черезъ отводный блокъ съ другой стороны эзельгофта, идетъ внизъ и здѣсь тянется гинями.

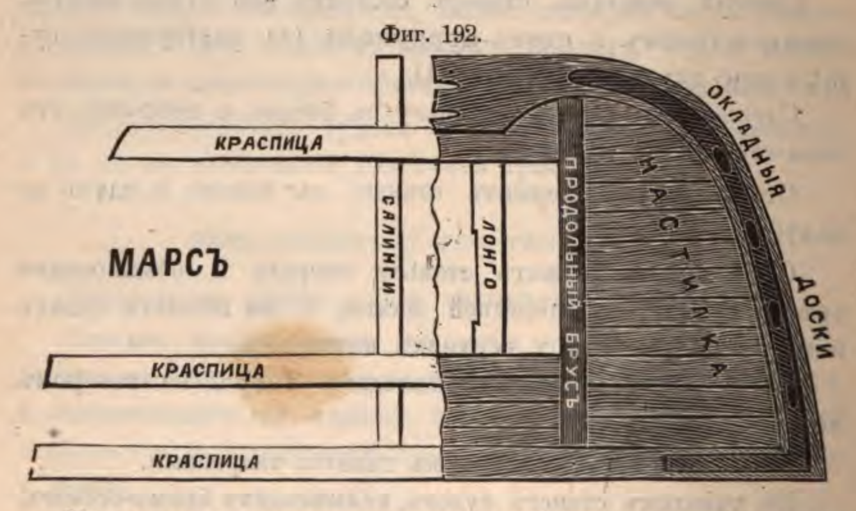
207. Марсы и салинги.

Для нужнаго разноса стень и брамъ вантъ дѣлаются у топа мачтъ и стенегъ марсы и салинги.

Кромѣ того марсами пользуются для работъ на реяхъ, а на старыхъ боевыхъ судахъ для установки мелкихъ пушекъ и прожекторовъ.

Марсъ (деревянный) ложится на лангосалинги мачты и состоитъ изъ трехъ краспицъ, связанныхъ продольными брусьями. На нихъ стелется настилка и по краямъ связывается окладными досками. (фиг. 192).

Фиг. 192.



Марсы металлическихъ мачтъ имѣютъ красницы и настилку, соединяемую съ мачтой кницами.

Стень-ванты крѣпятся къ кромкамъ марса, а чтобы онъ отъ тяги не выгнулся вверхъ, то отъ мѣста крѣпленія стень-вантъ къ мачтѣ идутъ цѣпныя или желѣзныя тяги, называемыя **путенсъ-вантами.**

Салинги состоятъ изъ 2-хъ ланго-салинговъ, 2-хъ красницъ съ рожками (безъ настилки), укрѣпляются у топа стенегъ и черезъ рожки проходятъ брамъ-ванты.

208. Бушпритъ, утлегарь и ихъ такелажъ.

Наклоненное впередъ въ носу корабля рангоутное дерево, называется **бушпритомъ.**

Продолженіе бушприта впередъ составляетъ **утлегарь**, а продолженіе утлегаря **бомъ-утлегарь.**

Толстый, укрѣпленный въ суднѣ конепъ бушприта называется **шпоромъ**, а наружный конецъ **нокомъ.**

Утлегарь имѣетъ тоже шпоръ и нокъ.

На нокѣ бушприта дѣлаютъ **бушпритный эзельгофтъ**, для скрѣпленія бушприта съ утлегаремъ, а также деревянную **упорку** и **откидной бугель**, которые удерживаютъ шпоръ утлегаря.

Бомъ-утлегарь крѣпится бугелемъ къ утлегарю и наметкой къ эзельгофту.

Подъ бушпритомъ, у нока, укрѣпляется внизъ **мартынъ-гикъ**, а въ обѣ стороны **блиндагафеля** (усы), служащіе для разноса такелажа утлегаря и бомъ-утлегаря.

Стоячій такелажъ бушприта дѣлается цѣпной и состоитъ изъ **ватеръ-штаговъ**, крѣпящихъ бушпритъ къ форъ-штевню и **ватеръ-бакштаговъ**, идущихъ отъ нока къ бортамъ впереди крамбола.

Утлегаръ и бомъ-утлегаръ имѣютъ такой же такелажъ, но тросовый, проведенный черезъ мартынъ-гикъ и блиндагафеля и крѣпящійся у бортовъ.

209. Реи и ихъ такелажъ.

Рангоутные деревья, подымаемыя на мачтахъ и стеньгахъ и служащія для постановки парусовъ, подъема тяжестей, сигналовъ, лееровъ съ бѣльемъ и т. п. называются **реями**.

Реи теперь обыкновенно дѣлаются желѣзныя. Наружные концы реевъ называются **ноками**, а середина **топомъ**.

Реи висящіе на мачтахъ называются **нижними**, на стеньгахъ—**марса-реями**, а на брамъ-стеньгахъ **брамъ-реями и бомъ-брамъ-реями.**

Къ названію каждаго рея прибавляется еще названіе мачты, напримѣръ: на фокъ-мачтѣ **фока-рей, форъ-марса-рей, форъ-брамъ-рей**, на гротъ-мачтѣ **грота-рей, гротъ-марса-рей** и т. д., а на бизань мачтѣ—**бегинъ-рей, крюйсель-рей** и **крюйсъ-брамъ-рей** и т. п.

Нижніе реи подвѣшиваются къ топу-мачты на цѣпяхъ—**боргахъ**, а придерживаются къ ней **бейфутами**, которые теперь обыкновенно дѣлаютъ желѣзные отводные. Марса-рей (и брамъ-рей), поддерживаются на середину **марса-драйрепомъ** (и **брамъ-фаломъ**), а прихватываются къ стеньгѣ (или брамъ стеньгѣ) тросовымъ бейфутомъ.

Такелажъ-рей состоитъ изъ **леера**, который обыкновенно вырубается изъ желѣзнаго прута и служитъ для привязанія къ нему парусовъ; кромѣ того изъ **пертовъ съ подпертками, драйрепъ, брасъ и топенантъ блоковъ**. (фиг. 193).

Черезъ драйрепъ блоки основывается драйрепъ марса-фала для подъема рея вверхъ; черезъ брасъ-блокъ **брасы** для поворачиванія рея въ стороны, а черезъ топенантъ блоки—**топенанты** для поддержанія рея за ноки.

Теперь топенанты и брасы вырубаютъ часто изъ проволочнаго троса и тогда они бываютъ ординарными, одѣваясь огонами на ноки реевъ (реи блоковъ не имѣютъ).

Перты вырубаются изъ пеньковаго троса и служатъ для того, чтобы можно было бы дойти до нока-рея; подпертки поддерживаютъ перты и дѣлаются такой длины, чтобы че-

Фиг. 193.

ловѣкъ, стоящій на пертахъ посреди между нокомъ и топомъ опирался на рей животомъ.

Реи, не имѣющія топенантовъ, и брасовъ, а только одинъ фалъ, какъ напримѣръ бомъ-брамъ-реи, называются **летучими реями**.

На современныхъ судахъ, на фока-реи задраиваютъ на постоянную блоки для бѣлевыхъ и коечныхъ леeровъ, штукъ по 15—20 со стороны, марса-реи дѣлаются тонкія желѣзныя, а брамъ-реевъ не подымаютъ совсѣмъ.

Такелажъ реевъ на новыхъ судахъ дѣлается исключительно проволочный и цѣпной.

210. Гафель и его такелажъ.

Рангоутное дерево, подымаемое на мачтахъ сзади и служившее раньше для постановки парусовъ, а теперь для подъема флага и сигналовъ, называется **гафелемъ**.

Теперь гафеля дѣлаются изъ желѣза:

Наружный конецъ гафеля, называется **нокомъ**, а конецъ, упирающійся въ мачту—**пяткой**.

Пятка или скользитъ по особому рельсу или притягивается къ мачтѣ бей-футомъ. Гафель подымается за пятку **гафель-горделью**, а за середину и нокъ—**дерикъ-фаломъ**.

У нока гафеля заводятъ **эринсъ-шкентеля**, отъ которыхъ идутъ внизъ и въ стороны **эринсъ-бакштаги** или **эринсъ-тали**, удерживающіе гафель неподвижно.

211. Гикъ и его такелажъ.

На парусныхъ судахъ, сзади бизань-мачты кладется **гикъ**, по которому растягиваютъ нижнюю шкаторину бизани.

Наружный конецъ гика зовется нокомъ, а конецъ у мачты, лежащій на подушкѣ называется пяткой.

Пятка придерживается къ мачтѣ бейфутомъ, а гакъ приподымается гика-топенантомъ.

Для удержанія гика служитъ гика-шкотъ, а ему въ помощь съ бортовъ заводятъ завалъ-тали.

212. Выстрѣлъ и его такелажъ.

Длинное рангоутное дерево, укрѣпленное однимъ концомъ къ борту противъ фокъ-мачты, называется выстрѣломъ.

Наружный конецъ выстрѣла называется нокомъ, а укрѣпленный къ борту—шпоромъ, при чемъ шпоръ крѣпится на штырѣ.

На новыхъ судахъ дѣлаютъ еще кормовой выстрѣлъ, но малыхъ размѣровъ.

Вооруженіе выстрѣла состоитъ изъ шкентелей и штормъ-траповъ и блоковъ для выстрѣлъ-топенанта, бурундука и выстрѣлъ-брасовъ.

Такелажъ выстрѣла состоитъ изъ выстрѣлъ-топенанта, поддерживающаго выстрѣлъ за нокъ, выстрѣлъ-барса, держащаго его впередъ и бурундука, держащаго назадъ.

Кромѣ того отъ выстрѣлъ-топенанта къ борту протягивается втугую выстрѣлъ-лееръ, за который можно держаться, когда идешь по выстрѣлу.

Судовыя стрѣлы и ихъ такелажъ.

Описаніе стрѣлъ смотри въ статьѣ 54.

213. Править рангоутъ.

Выправить рангоутъ, это значитъ привести наружный видъ рангоута и судна въ хорошее состояніе, какъ это слѣдуетъ военному судну.

Стеньги и телеграфныя стеньги должны быть вертикальны и въ створѣ. Реи горизонтальны и параллельны между собою. Выстрѣла выравнены. Всѣ снасти и концы обтянуты втугую, убраны изъ-за-борта кранцы и т. п.

Для осмотра судна лучше всего брать шлюпку и обойти его со всѣхъ сторонъ.

Отдѣлъ V.

Судовыя росписанія и внутренняя жизнь на кораблѣ.

214. Какъ дѣлится на судахъ команда.

Согласно особому росписанію издаваемому Морскимъ Министерствомъ и называемому **табелью комплектаціи**, на каждое судно назначается опредѣленное число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, при чемъ въ ней указывается, сколько человѣкъ какой спеціальности должно быть на кораблѣ.

Назначенная на корабль команда дѣлится на двѣ **вахты**, каждая вахта на два **отдѣленія**, каждое отдѣленіе на два **полуотдѣленія**.

Въ первой вахтѣ состоятъ первое и третье отдѣленія, а во второй вахтѣ второе и четвертое.

Для удобства назначенія обязанностей, повѣрки и пр. нижнимъ чинамъ даютъ номера.

При назначеніи номеровъ, выпускаютъ номера, кончающіеся на 0 и 9, напримѣръ: 10; 340; 19; 129 и т. п. остальные распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1-е	отдѣленіе	получаетъ	№№,	кончающіеся	на	1 и 5
2-е	»	»	»	»	»	2 и 6
3-е	»	»	»	»	»	3 и 7
4-е	»	»	»	»	»	4 и 8.

№№ первые (например 21 — 41 — 1201...) составляють 1-е полуотдѣленіе; №№ вторые—второе и т. д. восемь полуотдѣленій, при чемъ первая вахта имѣетъ нечетные номера, а вторая четные.

Для различія людей по специальностямъ, каждой изъ нихъ присвоенъ отличительный номеръ сотни.

№№ отъ 1 до 48 составляютъ фельдфебеля, боцманматы квартермейстеры, марсовые и водолазы.
» отъ 51 до 398—матросы 1 и 2 статьи.
» отъ 401 до 598—артиллерійскіе квартермейстеры, комендоры, гальванерные квартермейстеры и гальванеры.
» отъ 601 до 698—Минные квартермейстеры и минеры, минно-машинные квартермейстеры и минные машинисты.
» отъ 701 до 798—Рулевые боцманматы и квартермейстеры и рулевые; сигнальные боцманматы и квартермейстеры и сигнальщики; дальномѣрщики; горнисты боцманматы и горнисты.
» отъ 801 до 898—Содержатели, писаря, фельдшера, санитары, оружейники, плотники, парусники, маляры, вѣстовые, повара, коки и хлѣбопеки.
» отъ 901 до 998—Трюмные квартермейстеры и трюмные.
» отъ 1001 до 1198—машинные квартермейстеры и машинисты.
» отъ 1201 до 1398—кочегарные квартермейстеры и кочегары.

На миноносцахъ, ввиду малочисленности команды, въ каждой специальности, положено номеровъ въ 10 разъ меньше, напримѣръ:

матросы отъ № 5 до № 38
кочегары отъ 121 до 138
и т. д.

Для завѣдыванія командой въ хозяйственномъ и дисциплинарномъ отношеніи, она дѣлится на роты, при чемъ на

большихъ судахъ рота соотвѣтствуетъ вахтѣ или отдѣленію, а на малыхъ вся команда составляетъ одну роту.

Всей командой завѣдуетъ старшій офицеръ, а ротами— ротные командиры и имъ въ помощь назначаются фельдфебеля.

215. Размѣщеніе команды на кораблѣ.

Для удобства жизни на кораблѣ, какъ-то: обѣда, сна, храненія вещей, а также для надзора и всякихъ распоряженій, команда размѣщается слѣдующимъ образомъ:

1-я вахта помѣщается на правой сторонѣ, вторая на лѣвой, а люди одного отдѣленія помѣщаются всегда вмѣстѣ, въ одной палубѣ.

Если на суднѣ имѣется двѣ закрытыхъ палубы, то 1 и 2 отдѣленія помѣщаются въ нижней, а 3 и 4—въ верхней палубѣ на своихъ сторонахъ.

Если палуба одна, то 1 и 2 отдѣленія помѣщаются въ носу, а 3 и 4 въ кормѣ.

Фельдфебеля являются палубными старшинами тѣхъ палубъ, гдѣ помѣщено его отдѣленіе.

Квартермейстеры помѣщаются вмѣстѣ съ командой.

Рулевые и сигнальщики, минеры и комендоры и др. помѣщаются у своихъ завѣдываемыхъ частей.

Машинная команда помѣщается со своими отдѣленіями, не смѣшиваясь съ другими.

Боцманматамъ и сверхсрочно служащимъ даютъ, по возможности, отдѣльныя помѣщенія.

Размѣстивъ, такимъ образомъ, команду, составляютъ росписаніе по бакамъ, храненію чемодановъ и т. п.

Каждый бакъ имѣетъ квартермейстера или старшину, который ведетъ очередь хозяевамъ баковъ для мытья посуды.

Боцмана, боцманматы и сверхсрочнослужащіе распредѣляются по бакамъ отдѣльно и для присмотра за ихъ посудой назначаются особые нижніе чины.

Вещи хранятся въ рундукахъ, въ большихъ чемоданахъ и въ шкапикахъ, находящихся по возможности и въ тѣхъ-же палубахъ, гдѣ помѣщаются нижніе чины.

Спеціалистами можетъ быть разрѣшено хранить свои вещи въ завѣдываемыхъ ими помѣщеніяхъ.

216. О судовыхъ росписаніяхъ.

Для управленія кораблемъ на якорѣ и на ходу, въ бою, для тушенія возможныхъ пожаровъ, для отысканія пробоинъ и поддержанія непотопляемости, для распредѣленія команды по шлюпкамъ и т. п., составляются **судовыя росписанія**, въ которыхъ указывается мѣсто и обязанности каждаго нижняго чина.

Въ прежнее время, когда суда имѣли паруса, и когда для выполненія различныхъ маневровъ требовалась большая валовая сила, главнымъ судовымъ росписаніемъ было **авральное**, т. е. росписаніе, распредѣляющее всю команду на верхней палубѣ судна, для различныхъ работъ, требующихъ большого числа людей.

Остальныя же росписанія, какъ напримѣръ боевое, пожарное, водяной тревоги, вытекали изъ авральнаго.

Теперь, съ замѣной почти во всѣхъ частяхъ ручной силы человѣка, силой пара и электричества, основнымъ и главнымъ росписаніемъ является **боевое** росписаніе, остальныя же росписанія составляются по нему, принимая его за основу.

Кромѣ того, завѣдываніе частями и участіе въ различныхъ работахъ распредѣляется по отсѣкамъ. Напримѣръ: для авральныхъ и другихъ работъ, команда носовыхъ отсѣковъ составляетъ баковыхъ; среднихъ отсѣковъ—шканечныхъ и кормовыхъ отсѣковъ—ютовыхъ.

217. Боевое росписаніе.

По боевому росписанію всѣ нижніе чины и офицеры несутъ различныя обязанности, въ зависимости отъ спеціальности, въ которой они числятся.

Такимъ образомъ: рулевые, сигнальщики, машинисты и минеры для управленія рулемъ, состоятъ въ непосредственномъ распоряженіи командира при управленіи кораблемъ.

У орудій находятся комендоры и матросы.

У подачи—прислуга погребовъ, матросы и машинная команда не боевой смѣны;

Прислуга элеваторовъ, лебедокъ и т. п.,—гальванеры и матросы.

У минныхъ аппаратовъ и при электрическомъ освѣщеніи—минеры, минные машинисты и матросы.

Для дѣйствія машинъ и котловъ—выбранные изъ машинистовъ и кочегаровъ, составляющіе боевую смѣну, т. к. въ боевую смѣну назначаются наиболѣе знающіе и лучшіе люди машинной команды.

Трюмно-пожарный дивизіонъ, состоитъ изъ трюмныхъ, машинистовъ и кочегаровъ изъ мастеровыхъ (слесаря, кузнецы и т. п.), марсовыхъ, плотниковъ, водолазовъ, парусниковъ, маляровъ и назначается въ каждый отсѣкъ.

На обязанности трюмно-пожарнаго дивизіона лежитъ: дѣйствіе водоотливными средствами, отыскиваніе и задѣлка пробоинъ, дѣйствіе пожарными средствами, задраиваніе и затопленіе отдѣленій, исправленіе поврежденій, наблюденіе за освѣщеніемъ, зажиганіе свѣчей и фонарей и наблюденіе за порядкомъ въ палубахъ.

Для уборки раненыхъ и помощи докторамъ назначаются фельдшера, санитары, шхиперъ, баталеръ, коки, хлѣбопеки, буфетчики.

Если раненныхъ нѣтъ, то эти люди помогаютъ трюмно-пожарному дивизіону.

Для передачи приказаній назначаются ординарцы.

Боевая тревога играется на горнахъ и управляетъ дѣйствіями всей артиллеріи и приспособленій артиллерійскій офицеръ, работами же по тушенію пожаровъ, задѣлкѣ пробоинъ и пр.—старшій офицеръ.

218. Росписаніе водяной тревоги.

Водяная тревога бьется колоколами громкаго боя и служитъ сигналомъ для спасенія корабля отъ потопленія внѣ боя.

Въ бою водяная тревога бьется только въ исключительныхъ случаяхъ, или когда для удержанія корабля на водѣ, требуется работа всѣхъ или когда, видя неминуемое потопленіе необходимо готовить спасательныя средства для оставленія судна.

По пробитіи водяной тревоги, команда разбѣгается по мѣстамъ, назначеннымъ боевымъ росписаніемъ.

Такимъ образомъ, состоящіе при управленіи кораблемъ, машинами и котлами остаются на своихъ мѣстахъ.

Прислуга орудій, закрывъ полупортики и закрѣпивъ башни и пушки, выходитъ на верхъ и поступаетъ въ партію или шлюпочную — для приготовленія шлюпокъ къ спуску или пластырную — для подводки пластыря.

Прислуга подачи, задраивъ свои помѣщенія, выходитъ въ указанное мѣсто и помогаетъ этимъ партіямъ.

Комендоры готовятъ спасательную ракету и другія спасательныя средства.

Назначенные по боевому росписанію для уборки раненныхъ выносятъ буйки, спасательные пояса, готовятъ воду и провизію на шлюпки и спасаютъ больныхъ, раненныхъ, а также деньги и важныя бумаги.

Трюмно-пожарный дивизіонъ съ оставшимися внизу хозяевами помѣщеній и минерами, въ каждомъ отсѣкѣ образуетъ партію спасательную, которая задраиваетъ горловины, люки, двери и т. п., управляетъ водоотливными средствами, выравниваетъ кренъ и дифферентъ, укрѣпляетъ, гдѣ надо, подпорками переборки и двери, отыскиваетъ мѣсто пробоины и задѣлываетъ ее.

Кромѣ того назначается усиленный караулъ для поддержанія порядка.

Работами въ отсѣкахъ руководятъ офицеры, ими завѣдующіе, а всѣмъ распоряжается старшій офицеръ.

219. Росписаніе пожарной тревоги.

Пожарная тревога бьется частыми ударами колокола и только внѣ боя.

Въ бою тушеніе пожаровъ возложено въ каждомъ отсѣкѣ на трюмно-пожарный дивизіонъ.

Пожарное росписаніе составляется по боевому и почти сходится съ росписаніемъ водяной тревоги, только команда дѣлится на дивизіоны.

Такимъ образомъ, остаются дивизіоны управленія кораблемъ, машинный, шлюпочный и спасательный, а пластырная партія, какъ лишняя, расформировывается и своими людьми помогаетъ гдѣ надо.

Спасательный дивизіонъ по тревогѣ задраиваетъ, что надо, вооружаетъ и дѣйствуетъ помпами и другими пожарными средствами, готовится, если нужно, затопить погреба и наблюдаетъ за порядкомъ и освѣщеніемъ въ палубахъ.

Въ отсѣкахъ работы производятся подъ наблюденіемъ офицеровъ ими завѣдующихъ, а всѣмъ руководитъ старшій офицеръ.

220. Росписаніе по приборкѣ и завѣдыванію.

Для завѣдыванія частями и для приборки, команда росписывается такъ, чтобы каждый находился по возможности въ томъ же мѣстѣ, гдѣ онъ состоитъ по боевому росписанію,

Поэтому, въ казематахъ и батареяхъ башняхъ, прибираются комендоры ближайшихъ орудій.

Въ нижнихъ помѣщеніяхъ — трюмные, минеры, хозяева погребовъ и подачи.

Въ машинѣ и котельныхъ отдѣленіяхъ съ ихъ выходами— машинная команда. «На мостикахъ—сигнальщики и комендоры верхнихъ пушекъ.

Лишніе нижніе чины выводятся на верхнюю палубу, но непремѣнно по своимъ отсѣкамъ.

221. Дессантное и шлюпочное росписаніе.

Дессантомъ называется вооруженная часть команды, свезенная съ корабля для дѣйствія на берегу.

Ввиду этого дессантное росписаніе составляется съ такимъ расчетомъ, чтобы послѣ своза дессанта на берегъ, корабль могъ бы идти и принять бой.

Поэтому, въ составъ дессанта назначаютъ комендоровъ завѣдующихъ свозимыми на берегъ пушками и прислугу мелкой артиллеріи, которая не очень важна въ бою. Изъ машинной команды идутъ нижніе чины не боевой смѣны.

По шлюпочному росписанію, вся команда, не исключая машинной команды, назначается по нѣсколько смѣнъ на всѣ шлюпки и по нѣсколько запасныхъ на каждую.

I-я смѣна, состоящая изъ матросовъ и марсовыхъ, считается главной и вмѣстѣ со старшиной является основнымъ составомъ шлюпки.

222. Вахтенная служба на кораблѣ.

Для несенія вахтенной службы, команда распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Строевые квартермейстеры (кромѣ фельдфебелей), марсовые, водолазы и матросы, кромѣ прислуги паровыхъ катеровъ, стоятъ строевую вахту.

Артиллерійскіе квартермейстеры и гальванерные квартермейстеры съ комендорами и гальванерами стоятъ свою спеціальную вахту.

Минеры и минные машинисты со своими квартермейстерами стоятъ особую вахту.

Сигнальщики, рулевые (на якорѣ) и дальномѣрщики, вмѣстѣ стоятъ сигнальную вахту.

Горнисты несутъ дежурство и помогаютъ фельдфебелямъ въ палубѣ.

Машинная команда на ходу стоитъ свою вахту, а на якорѣ всѣ, кромѣ боевой смѣны, могутъ быть назначаемы на вахтенную строевую службу со своими отдѣленіями.

Вахты нижнихъ чиновъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Съ 8 ч. утра до полудни, съ полудни до 6 час. вечера, съ 6 час. вечера и до полуночи, съ полуночи до 4 час. утра и съ 4 час. утра до 8 час. утра.

Вахта, стоявшая съ полудня до 6 час. вечера, смѣняется послѣ ужина.

Для машинной команды устанавливается командиромъ корабля своя очередь вахты.

На якорѣ и на ходу, днемъ и ночью команда стоитъ вахту по отдѣленіямъ, но когда командиръ найдетъ нужнымъ, можетъ стоятъ повахтенно.

Для исполненія большихъ работъ, вахтенный начальникъ имѣетъ право вызывать въ помощь вахтенному отдѣленію другое отдѣленіе той же вахты.

223. Вступленіе на вахту.

Вызовъ отдѣленія.

Днемъ очередное отдѣленіе команды вызывается на вахту когда пробьютъ склянки.

Ночью отдѣленіе будится когда склянки пробьютъ и вызывается на вахту черезъ 5 минутъ. Отдѣленіе вступающее въ 4 часа утра выноситъ койки наверхъ.

Повѣрка отдѣленія.

Для повѣрки и разводки отдѣленіе выстраивается во фронтъ на шканцахъ или въ другомъ указанномъ мѣстѣ.

Команда должна стоять смирно, а квартермейстеры находятся передъ фронтомъ.

Старшій изъ квартермейстеровъ, вступающій вахтеннымъ на бакъ повѣряетъ и разводитъ отдѣленіе, остальные слѣдятъ за разводкой.

Сосчитавъ число людей вышедшихъ на вахту, надо всегда провѣрить съ расходомъ, (караульные, больные, освобожденные) чтобы не было недошедшихъ, особенно ночью.

При провѣркѣ слѣдуетъ обратить вниманіе, чтобы всѣ были одинаково одѣты по объявленной формѣ и если надо то послать переодѣться.

Разводка отдѣленія.

Провѣривъ отдѣленіе и убѣдившись, что всѣ вышли на вахту, вступающій вахтенный спрашиваетъ у вахтеннаго начальника разрѣшеніе разводить отдѣленіе.

Узнавъ у смѣняющагося квартермейстера число внутреннихъ и наружныхъ постовъ, разводитъ на нихъ отдѣленіе.

Пріемъ вахты.

Разведя отдѣленіе, всѣ вступающіе вахтенные квартермейстеры принимаютъ вахту отъ смѣняющихся, обращая вниманіе на слѣдующее:

1) какой отданъ якорь, сколько канату на клюзѣ и готовъ-ли второй якорь къ отдачѣ;

2) какія шлюпки на водѣ, гдѣ онѣ стоятъ, имѣются-ли на нихъ дневальные, поданны-ли концы и по сколько на каждую, какія шлюпки въ отлучкѣ съ корабля, имѣется-ли готовая къ спуску шлюпка и есть-ли пары на паровыхъ катерахъ;

3) узнаютъ число людей, отсутствующихъ съ корабля по службѣ, на шлюпкахъ и т. п. (расходныхъ);

4) узнаютъ дома-ли командиръ и старшій офицеръ и помощникъ ст. оф.;

5) нѣтъ-ли особыхъ приказаній.

Смѣнный рапортъ.

Принявъ все исправно и убѣдившись, что ничто не забыто, смѣняющіеся и вступающіе вахтенные идутъ къ Вахтенному Начальнику съ рапортомъ о принятіи вахты.

Смѣняющій баковый вахтенный рапортуетъ: «Ваше . . . . (титулуя по уставу) вахту сдалъ исправно». Вступающій баковый рапортуетъ: «Ваше . . . . . . вахту принялъ исправно, на вахту развелъ четвертаго отдѣленія 39 человѣкъ»

Смѣняющійся и вступающій шханечные вахтенные спрашиваютъ разрѣшеніе и смѣняются безъ рапорта.

Послѣ рапорта, по приказанію Вахтеннаго Начальника дается дудка «подвахтенные внизъ» и если смѣнившееся отдѣленіе стояло во время обѣда или ужина, то вино выносится на верхъ и дается обѣдъ или ужинъ.

224. Какъ слѣдуетъ разводить отдѣленіе на вахту.

Разводя отдѣленіе на вахту днемъ или ночью, на якорѣ или на ходу слѣдуетъ:

1) **всегда имѣть въ готовности шлюпку, а потому всегда выводить на нее гребцовъ и старшину.**

Если стоя на якорѣ, на водѣ не имѣется мелкой шлюпки, то непремѣнно надо узнать, какую прикажутъ имѣть въ готовности и вывести на нее гребцовъ.

Если въ отдѣленіи мало людей то гребцовъ такой шлюпки можно развести на наружные посты, но на такіе, гдѣ-бы они могли слышать дудку и въ случаѣ надобности быстро прибѣжать.

Старшина шлюпки обязанъ знать своихъ гребцовъ и гдѣ они находятся, чтобы могъ ихъ скоро собрать.

2) Разводить отдѣленіе слѣдуетъ такъ, чтобы трудность службы на различныхъ постахъ была-бы по возможности одинакова. То есть, на посты болѣе тяжелые, какъ напримѣръ наружные при морозѣ, дождѣ, вѣтрѣ, или на шлюп-

кахъ при волненіи надо назначать 2—3 и даже 4 смѣны, оставивъ на легкіе внутренніе по одной.

3) При большомъ числѣ людей въ отдѣленіи, остающихся неразведенными (безъ приказанія) не должно быть т. к. изъ нихъ лучше вывести лишнія смѣны.

225. Примѣрная разводка отдѣленія когда людей достаточно.

Примѣрно расчитавъ сколько можно дать смѣнъ на какіе посты разводятъ отдѣленіе, начиная съ болѣе важныхъ постовъ:

На якорѣ.

1) Старшина и гребцы на шлюпку.

2) Дневальные на шлюпки.

3) Наружные посты (разсыльные, дневальные на бакъ, къ траповымъ концамъ, мусорнымъ рукавамъ и т. п.).

4) Внутренніе посты (дневальные въ палубахъ, выводные къ карцерамъ, телеграфная каюта, гальюны и т. п.).

5) Если на кораблѣ освѣщеніе масляное, то для наблюденія за огнями назначаютъ въ палубѣ огневыхъ.

На ходу.

1) Старшина и гребцы на спасательную шлюпку.

2) На походный конецъ шлюпки человѣкъ 10, при чемъ ихъ можно разводить на наружные посты, кромѣ шаровъ.

3) Въ плаваніи въ эскадрѣ, 4-хъ человѣкъ на шары и если надо то въ помощь сигнальщикамъ.

4) Наружные посты (разсыльные, въ помощь сигнальщикамъ и т. п.)

5) Внутренніе посты и огнѣвые.

6) Если послѣдуетъ приказаніе, то на руль, въ кочегарку и т. п..

226. Примѣрная разводка отдѣленія когда людей недостаточно.

На якорѣ.

При недостаткѣ людей надо назначать:

1) старшину и гребцовъ на шлюпку и ихъ можно развести на наружные посты;

2) остальные посты замѣщать сколько хватитъ но сперва наиболѣе важные. (См. ст. 225).

На ходу.

Если людей въ отдѣленіи мало, то на спасательную шлюпку выводить гребцовъ изъ подвахтеннаго отдѣленія, но они должны быть непремѣнно извѣстны старшинѣ и находиться въ одномъ мѣстѣ.

Изъ своего отдѣленія выводятъ на наиболѣе важные посты, сперва наружные, а потомъ внутренніе.

227. Обязанности баковаго вахтеннаго.

1) Баковый вахтенный какъ старшій разводитъ отдѣленіе на вахту, а потому долженъ знать число людей вышедшихъ на вахту, посты и кто на нихъ назначенъ, все относящееся до якорей, шлюпокъ, расходныхъ, опущена-ли баластина или лотъ и вообще все сдаваемое по вахтѣ.

2) Вступивъ на вахту обходитъ верхнюю палубу и наблюдаетъ за чистотой и порядкомъ ея, равно, какъ за исправностью внѣшняго вида корабля.

3) Во время вахты передаетъ дудкой приказанія Вахтеннаго Начальника безъ измѣненій или дополненій и наблюдаетъ чтобы они немедленно исполнялись, а въ случаяхъ невозможности ихъ исполнить докладываетъ Вахт. Начальнику.

4) Если приказываетъ самъ, то въ полголоса или знаками.

5) Наблюдаетъ, чтобы нижніе чины не смѣнялись не сдавъ кому-либо своихъ обязанностей и чтобы не отлучались съ постовъ не спросивъ разрѣшенія.

6) На якорѣ и на ходу имѣетъ наблюденіе за изготовленной шлюпкой и долженъ знать гдѣ находятся назначенные на нее гребцы.

7) Смотритъ за якоремъ и перлинями на бакѣ; слѣдитъ чтобы не спали у канатовъ, чтобы второй якорь готовъ былъ къ отдачѣ и имѣлись-бы переносныя лампочки.

8) Смотритъ за шлюпками, стоящими на выстрѣлахъ и ночью часто окликаетъ дневальныхъ на нихъ. Если дневальныхъ на шлюпкахъ нѣтъ, то отъ времени до времени посылаетъ осмотрѣть исправность концовъ и самихъ шлюпокъ.

9) Ночью наблюдаетъ за огнями на бакѣ.

10) Въ дни мытья бѣлья заботится чтобы была приготовлена горячая вода и раздаетъ ее по приказанію Вахтеннаго Начальника.

11) Въ случаяхъ дождя заботится, чтобы вахтенное отдѣленіе на наружныхъ постахъ и люди на шлюпкахъ были-бы въ дождевомъ платьѣ.

12) Баковый вахтенный посылается только Командиромъ, Старшимъ Офицеромъ и Вахтеннымъ Начальникомъ и можетъ спускаться внизъ лишь съ разрѣшенія послѣдняго. Вернувшись снизу, каждый разъ является къ Вахтенному Начальнику и докладываетъ зачѣмъ его требовали.

13) Если отдѣленіе стоитъ на вахтѣ во время завтрака, обѣда или ужина, онъ заботится чтобы люди, кромѣ стоящихъ на постахъ по возможности принимали пищу со всей командой, а стоящихъ на постахъ затѣмъ подсмѣняетъ.

14) Заботится, чтобы расходнымъ была оставлена пища.

228. Обязанности шканечнаго вахтеннаго.

1) Шканечный вахтенный вступаетъ на вахту, долженъ знать всю сдачу вахты и разводку отдѣленія.

2) Вступивъ на вахту обходитъ кормовую часть корабля и наблюдаетъ за чистотой и порядкомъ внутри и снаружи борта.

3) Во время вахты передаетъ дудкой приказанія Вахтеннаго Начальника не измѣняя и не дополняя ихъ и наблюдаетъ за быстрымъ ихъ исполненіемъ. Въ случаяхъ невозможности исполнить полученное приказаніе докладываетъ Вахтенному Начальнику.

4) Если приказываетъ самъ, то въ полголоса или знаками.

5) Наблюдаетъ, чтобы нижніе чины не смѣнялись не сдавъ кому-либо своихъ обязанностей и не уходили съ постовъ, даже на время, не спросивъ на то разрѣшенія.

6) Долженъ наблюдать за трапами, чтобы концы у нихъ были на мѣстахъ и чисты, чтобы шлюпки никогда безъ надобности не стояли у траповъ, а сдавались на шкентеля или держались въ сторонѣ.

7) Встрѣчаетъ и провожаетъ всѣ шлюпки. Если Вахт. Нач. занятъ, то встрѣчаетъ шлюпки и распоряжается самъ, докладывая пріѣхавшимъ офицерамъ, что Вахт. Нач. занятъ.

8) За четверть часа до спуска флага готовитъ шлюпочные огни.

9) Слѣдитъ чтобы шлюпки, отходящія отъ корабля были въ исправности, гребцы одѣты по объявленной формѣ, а если шлюпка должна вернуться обратно или идти послѣ спуска флага, то подаетъ на нее огни.

10) Во время дождя заботится о дождевомъ платьѣ для людей на наружныхъ постахъ и шлюпкахъ.

11) Долженъ знать число расходныхъ и передаетъ въ камбузъ, чтобы на нихъ была оставлена пища.

12) Ночью посылаетъ будить разводящаго и прислугу камбуза.

13) Шканечный вахтенный спускается внизъ только по приказанію Командира, Старшаго Оф. и Вахтеннаго Начальника или съ разрѣшенія послѣдняго, а вернувшись является ему и докладываетъ зачѣмъ его требовали.

14) Если будетъ вызванъ звонкомъ къ командиру или старшему офицеру, то обязательно докладываетъ Вахтенному Начальнику о полученномъ приказаніи, а если оно спѣшное то докладываетъ по исполненіи.

15) Въ его вѣдѣніи находятся фалрепные.

229. Обязанности старшины спасательной шлюпки на ходу.

1) Старшина спасательной шлюпки долженъ знать гребцовъ, распредѣляетъ ихъ по банкамъ, объясняетъ имъ ихъ обязанности при спускѣ и подъемѣ шлюпки и приказываетъ имъ находиться въ одномъ мѣстѣ.

2) Заботится чтобы изъ вахтеннаго отдѣленія были выведены особые люди на походный конецъ спасательной шлюпки, который они должны при спускѣ шлюпки выбирать и тотчасъ готовить его для подачи на шлюпку при возвращеніи.

3) Съ разрѣшенія Вахтеннаго Начальника, во время вахты вызываетъ гребцовъ для провѣрки и спрашиваетъ ихъ обязанности при спускѣ и подъемѣ шлюпки.

4) Старшина заботится изготовленіемъ и снабженіемъ спасательной шлюпки, а если онъ принимаетъ ее уже готовой, то **самъ убѣждается въ исправности.** См. ст. 137.

230. Обязанности дневальныхъ на наружныхъ (главныхъ) постахъ.

Дневальный на шлюпкѣ.

1) Дневальный на шлюпкѣ смотритъ, чтобы конецъ идущій съ бака или бакштовъ былъ продернутъ сперва черезъ коушъ шкентеля затѣмъ черезъ рымъ шлюпки и вязался бы шлюпочнымъ узломъ за вторую отъ носа банку.

Если концовъ подано два, то второй вяжется за другую банку, чтобы на одну банку не ложилось много силы. Вто-

рой конецъ не продергивается сквозь рымъ, а прихватывается къ нему носовымъ фалинемъ.

2) Находясь въ шлюпкѣ наблюдаетъ за порядкомъ въ ней (весла и лишніе крюки прихвачены, фалиня уложены, румпель вынутъ) и чтобы она не толкалась о другія шлюпки и о бортъ корабля.

3) Дневальный сидитъ на кормовомъ сидѣніи лицомъ къ носу, не долженъ ложиться, курить и безъ разрѣшенія или смѣны не выходитъ со шлюпки.

4) Въ случаяхъ крайней нужды можетъ самъ выйти изъ шлюпки но обязанъ тотчасъ доложить на вахту.

5) При проходѣ мимо шлюпокъ съ офицерами и военныхъ судовъ встаетъ и отдаетъ честь, при спускѣ и подъемѣ флага и молитвѣ встаетъ и снимаетъ фуражку.

Дневальные на бакѣ и ютѣ.

1) Дневальные на бакѣ и на ютѣ смотрятъ за канатомъ и перлинями.

2) Наблюдаютъ за шлюпками, стоящими на выстрѣлахъ и бакштовахъ.

3) Встрѣчаютъ каждую шлюпку идущую на выстрѣлъ или бакштовъ съ концомъ.

4) Наблюдаютъ за чистотой и порядкомъ, и убираютъ концы и кранцы.

5) Смотрятъ за огнями.

Дневальные у трановъ на концахъ.

Встрѣчаютъ и провожаютъ каждую шлюпку имѣя всегда конецъ чистымъ и готовымъ къ подачѣ.

Дневальные у мусорныхъ рукавовъ.

1) Не позволяютъ выкидывать въ рукавъ большихъ предметовъ, которые его могутъ засорить.

2) Наблюдаютъ за чистотой.

3) Если есть приказаніе, не позволяютъ выкидывать въ рукавъ ничего тонущаго.

Дневальные въ гальюнахъ.

Наблюдаютъ за чистотой помѣщенія и своевременной прокачкой. Не позволяютъ курить въ гальюнѣ.

Разсыльный при Вахтенномъ Начальникѣ.

1) Посылается съ приказаніями только Вахтен. Начальн. Старш. Офиц. и Команд.

2) Ходитъ къ офицерамъ съ докладами.

3) Бьетъ склянки.

Ночью будитъ разводящаго и прислугу камбуза.

231. Обязанности дневальныхъ на внутреннихъ (главныхъ) постахъ.

Дневальные въ палубахъ.

1) Передаютъ въ палубахъ приказанія, даваемыя дудкой или сигналомъ съ вахты.

2) Смотрятъ за порядкомъ и чистотой, не позволяютъ спать въ неположенное время, мыть бѣлье въ умывальникахъ, развѣшивать его въ палубахъ и ходить безъ разрѣшенія въ большіе чемоданы.

3) Ночью наблюдаютъ чтобы всѣ спали въ койкахъ раздѣтыми, и чтобы горѣли лишь положенныя лампочки.

4) При проходѣ командира или адмирала и иностранныхъ офицеровъ командуетъ «встать» и провожаетъ ихъ по помѣщеніямъ, гдѣ стоитъ дневальнымъ.

5) О замѣченныхъ неисправностяхъ или объ ослушаніи его приказаній докладываетъ на вахту.

Выводной у карцеровъ.

Стоитъ со штыкомъ и числится въ составѣ караула. Ходитъ съ арестованнымъ куда нужно.

Огневой или часовой у фонаря.

Для присмотра за огнемъ, когда на кораблѣ освѣщеніе не электрическое, выводятъ въ палубы къ фонарямъ **огневыхъ**, которые наблюдаютъ за ихъ исправнымъ горѣніемъ и не позволяютъ никому брать огонь отъ фонарей.

Огневой долженъ имѣть подъ рукой ведро съ водой, швабру и песокъ.

Для наблюденія за огневыми, назначаются огневые квартермейстеры.

232. Пожарная партія.

Каждый день, на случай пожара на берегу и вообще внѣ судна, изъ отдѣленія стоящаго съ 6 ч. вечера до 12 ночи выводится пожарная партія, которая вступаетъ въ **суточное дежурство**.

Число людей въ партіи зависитъ отъ величины корабля, но въ нее всегда назначаютъ:

1) Матросовъ при 1-мъ квартермейстерѣ и 1 боцманматѣ, которые идутъ гребцами на шлюпку, въ караулъ для охраны имущества и для работъ топорами, обгалдерами и т. п.

2) Комендоровъ съ ракетами, фалшфеерами и фонарями для сигналовъ и освѣщенія.

3) Сигнальщика съ флажками и книжкой.

4) Машинной команды съ ломами, топорами и молотами для работъ.

5) Трюмныхъ съ брандспойтомъ и шлангами.

6) Фельдшера санитара для оказанія помощи.

7) Горниста для сигналовъ.

Въ случаѣ посылки пожарной партіи, изъ подвахтеннаго отдѣленія выводится новая партія для усиленія или замѣны первой, но безъ снабженія.

233. Предосторожности при работахъ въ трюмахъ и угольныхъ ямахъ.

Передъ посылкой людей въ глухія помѣщенія трюмовъ и междубортныхъ пространствъ, ихъ надо провѣтривать задолго до начала работъ, открывая горловины и очищая воздухъ переносными вытяжными и вдувными вентиляторами.

Испорченный воздухъ въ такихъ помѣщеніяхъ обыкновенно скопляется внизу и на столько вреденъ для человѣка, что можетъ произойти удушіе, а зажженая свѣча въ немъ гаснетъ.

Ввиду этого, передъ началомъ работъ, первый, идущій въ трюмъ на работы, долженъ, **обвязавъ** себя **концомъ**, спуститься внизъ и убѣдиться, что воздухъ не испорченъ послѣ чего могутъ спускаться остальные.

Во время работъ въ трюмахъ нельзя ложиться, такъ какъ тамъ скопляются ядовитые газы, а почувствовавшій себя нехорошо долженъ сейчасъ выйти на верхъ.

У горловины слѣдуетъ имѣть дневальнаго для подачи нужной помощи, воды и т. п.

Въ угольныхъ ямахъ, при храненіи въ нихъ угля, скопляется особый газъ, выходящій изъ него, который отъ огня вспыхиваетъ со взрывомъ и не только можетъ убить или опалить человѣка, но и разрушить самую яму.

Для уничтоженія этого газа, угольныя ямы провѣтриваютъ, открывая горловины, а такъ какъ газъ этотъ легкій, то онъ и уходитъ вверхъ, въ воздухъ.

Для дыханія этотъ газъ не вреденъ.

Ввиду взрывчатыхъ свойствъ угольнаго газа, при работахъ въ ямахъ слѣдуетъ имѣть или электрическое освѣщеніе или масляное, но имѣя пламя, покрытое **предохранительной сѣткой.**

Работать въ ямахъ съ лампами безъ сѣтокъ воспрещается ввиду бывавшихъ случаевъ легкихъ взрывовъ газа, когда были опалены и работавшіе.
